

خلیج فارس

احمد اقتداری



کتاب جوانان



خلیج فادمی نام دریایی بین ایران (خوزستان و فارس) و شبه جزیره عربستان است. در دوطرف خلیج فارس فلاتهای ایران و عربستان قرار دارد. بخشی بزرگی از ساحل شمالی خلیج فارس جزء خاک ایران است. رودهای عمده‌ای که آب آنها مستقیم یا غیرمستقیم به خلیج فارس می‌ریزد عبارتند از: زاب صغیر و دیاله (ریزابه‌های دجله). چهار رود عمده که آب آنها وارد شط یا نواحی باتلاقی رأس خلیج می‌شود:

کرخه، دز، کارون، جراحی است، پنج رود عمده که مستقل به خلیج می‌ریزند: هندیان یا زهره، شاپور، مند، خمیر و رود شور است و تنها رود بزرگ دایمی که مستقیماً از ایران به خلیج فارس می‌ریزد شاخه بهمنشیر از کارون است. دریانوردی در خلیج فارس سابقه طولانی دارد. در سال ۳۱۰ شاه عباس صفوی با کمک شرکت هند شرقی پرتغالیها را از هرمز بیرون راند. در قرن نوزدهم دو مسأله دریازنی و برده‌فروشی دست آویزی برای عملیات بریتانیا در خلیج فارس و مقابله با رقابتهای سیاسی روسیه، فرانسه با بریتانیا گردید و زیانهای فراوانی به ایران وارد آمد.

خلیج فادمی در پانزده فصل تدوین یافته است و از به وجود آمدن خلیج فارس و دریای عمان، و سرگذشت آن در گذرگاه زمان و شیوه بهره‌برداری از آن، از لحاظ اقتصادی، بازرگانی و دریانوردی، گفتگو می‌کند و ایام رونق و روزگار خرابی آنرا باز می‌نماید. احمد اقتداری در واپسین فصل خلیج فارس به نام امید به آینده می‌نویسد: «ضروری‌تر از هر چیز برای شهرها و روستاهای ساحل خلیج فارس و دریای عمان و جزیره‌های آن آب آشامیدنی و زراعتی است. امروز به آسانی آب دریا را می‌توان شیرین کرده و به مصرف زراعت و نوشیدن رسانید، از آن گذشته، بیشتر نقاط خلیج آماده است که در آن چاههایی با عمق کم حفر شود و رفع نیاز ساکنین آن گردد.» ص ۲۵۴.



بها : ۲۱۰ ریال

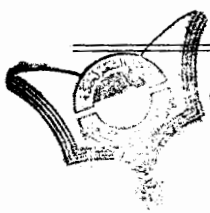
شماره ثبت کتابخانه ملی : ۳۷/۳/۹-۵۳۸

خلیج فارس

احمد اقتداری

۲/۶۳۰ ن ر

۳۴/۳



کتاب جوانان

برای آشنایی با فرهنگ و تمدن و سرزمین ایران

زیر نظر محمدعلی اسلامی ندوشن

۶

تأليف: دکتر
احمد اقتداری

خلیج فارس

احمد اقتداری





شرکت سهامی کتابهای جیبی

با همکاری مؤسسه انتشارات فرانکلین

اقتداری، احمد

خلیج فارس

چاپ اول: ۱۳۴۵

چاپ دوم: ۳۵۳۶

چاپ و صحافی: چاپخانه سپهر، تهران.

حق چاپ محفوظ است.

اشاره

برای آنکه بتوان کشوری را دوست داشت و به آبادی و اعتلای آن کوشید باید نخست آن را شناخت ؛ و این مجموعه به منظور آن ایجاد شده است که ایران را به ساکنان خود، خاصه جوانان، بهتر بشناساند.

در کشورهای که فرهنگی پیشرفته دارند، کتابهای گوناگونی درباره هر موضوع تألیف گردیده و در دسترس همگان گذارده شده تا مردم از پیر و جوان و دانشور و کم سواد، بتوانند با جمیع امور و شئون سرزمین خویش آشنا گردند. در ایران، چنین کتابهایی خاصه برای آنکه نیازمندی جوانان را بر آورد، و همسنگ با تمدن و فرهنگ پهناور کشور ما باشد بسیار نادر بوده است. جوانان بی شک، عطشی برای شناختن گذشته و حال سرزمین خویش دارند ولی یافتن کتاب مناسب آسان نیست؛ از این رو در نزد اکثر آنان نوعی گسیختگی با فرهنگ و گذشته ایران دیده می شود .

این مجموعه کوشیده است تا نخستین قدم را بردارد و نسل کنونی را در شناسائی تاریخ و تمدن و فرهنگ و هنر و منابع کشور خویش ، تا اندازه ای کمک کند.

همچنین سعی بر آن است که موضوعهای متنوع و گوناگونی در این مجموعه جای گیرد و کتابها باروش دقیق کتاب نویسی و بیانی روشن و طرزی باروح و دلپسند پرداخته گردد تا در عین محفوظ ماندن ارزش علمی و تحقیقی مطالب، خواندن آنها نیز خوشایند باشد.

کسانی که تألیف کتابها را بر عهده گرفته اند ، همگی در رشته کار خویش دارای بصیرت و آزمودگی هستند و انگیزه اصلی آنان در این تألیفها، عشق به این آب و خاک و خدمت به معرفت بوده است و باید از یکایک آنان سپاسگزار بود. فرهنگ ایران باید در طریقی پیش رود که پلی بین گذشته و حال بیند و تفاهم و پیوستگی بیشتری بین این سرزمین و ساکنان آن پدید آورد؛ اگر مجموعه حاضر بتواند به پیشروی این مقصود کمکی بکند از کار خود خوشنود خواهد بود .

فهرست مندرجات

۱	دریای پارس	فصل اول
۱۴	پنج هزار سال جنگ و ستیز در گاهواره تمدن	فصل دوم
۴۶	اسکندر در خلیج فارس	فصل سوم
۵۳	اقوام تازی بر ساحل خلیج فارس	فصل چهارم
۶۷	جنبش‌های دینی و سیاسی در ساحل خلیج فارس	فصل پنجم
۷۷	دریا نوردان بی باک	فصل ششم
۱۰۵	شکوه دیرینه خلیج فارس	فصل هفتم
۱۴۴	سیاحان در خلیج فارس	فصل هشتم
۱۵۱	سرزمینهای ساحلی و جزایر خلیج فارس	فصل نهم
۱۹۲	بحرین : بهشت دریا	فصل دهم
۲۰۳	طلای سیاه	فصل یازدهم
۲۲۶	نعمتهای دریا	فصل دوازدهم
۲۳۷	جهازات بادپیما	فصل سیزدهم
۲۴۸	سرود ساحل	فصل چهاردهم
۳۵۳	امید به آینده	فصل پانزدهم
۲۵۸		فهرست مآخذ
۲۶۴		غلطنامه

مقدمه مؤلف

خلیج فارس و دریای عمان، دریای پرجوش و خروشی که مرزهای جنوبی، جنوب غربی و جنوب شرقی ایران را دربر گرفته است چگونه بوجود آمده؟ بر آن چهها گذشته؟ و از نظر اقتصادی و بازرگانی و دریاوردی تا چه اندازه میتوان از آن بهره برداری کرد؟ چرا روزگاری بس آباد، پر نعمت و پر رونق بوده است و چرا بزمان ما، ناآبادان و فراموش شده است؟ و آیا امیدی به آبادانی و رونق آن می رود؟

من به گمان خویش، این کتاب را آنگونه پرداخته ام که جوانان را بدون مراجعه بکتابهای متعدد و رنج مطالعه فراوان بکارآید و پیران را ملالی نیفزاید و تا حدی پاسخی بهمة این پرسشها باشد.

امید من آنست که جوانان و پژوهندگان بخوانند و دریابند که چگونه خلیج فارس از نظرات مختلف شایان دلبستگی و توجه است، باشد که بهمة بندرها و جزیره ها و آب و خاکش دل بندند و در حفظ و آبادانی آن بکوشند.

احمد اقتداری

تهران فروردین ۱۳۴۵

فصل اول

«سبز دریائی که به هنگام روز فیر و زه گون
است و شب هنگام از آن آتش بر جهد.»

از کتاب عجائب الهند بزرگه بن
شهریار ناخدای رامهرمزی *

دریای پارس

هزار سال پیش ، بزرگ بن شهریار ، ناخدای رامهرمزی در کتاب
« شگفتی های هند ، خشکی ها ، دریاها ، و جزیره هایش . » نوشت : « از
شگفتی های دریای پارس چیزی است که مردمان به شب هنگام بینند ،
در آنگاه ، چون موجها برهم خورند و بر یکدیگر شکسته شوند ، از
آنها آتش بر جهد ، و آنکه بر کشتی سوار است پندارد که بردریائی
از آتش روان باشد . »^۱

این دریا که بسبب کمی عمق و وجود پست و بلندی های زیر
دریا از دیگر دریاها پر جوش و خروش تراست و به اقیانوس هندی می پیوندد ،
و سرتاسر مرزهای جنوب غربی ، جنوبی ، و جنوب شرقی کشور ما را در بر

گرفته است، بنام خلیج فارس و دریای عمان نامیده می‌شود. نام «دریای پارس» از روزگار هخامنشیان بر روی خلیج فارس گذارده شده است. در کتیبه‌ای که از داریوش بزرگ شاهنشاه هخامنشی در تنگه سوئز، (در مصر که در دوهزار و چهارصد سال پیش جزو قلمرو پادشاهی او بوده) یافته‌اند، نام این خلیج «دریائی که از پارس آید» یاد شده است. در زمان ساسانیان نیز این خلیج را دریای پارس می‌نامیده‌اند.

در کتابهای قدیم، که در دانش جغرافیا نوشته شده نام این دریا «پرسیکوس سینوس» یا «سینوس پرسیکوس» یعنی خلیج پارس آمده است.^۲ در حدود العالم قدیمترین کتاب جغرافیا به زبان فارسی که هزار سال پیش تألیف گردیده، ذکر این دریا چنین آمده است:

«خلیج پارس از حد پارس برگیرد، با پهنای اندک تا بحدود سند.»^۳

چون قسمتی از اقیانوس بزرگی که در جنوب غربی آسیا قرار گرفته، به مناسبت رنگ سرخ خاک کرانه‌های آن، سرخ رنگ است و به «دریای سرخ» موسوم گشته، قسمت دیگری از اقیانوس هند را که از خلیج فارس آغاز می‌شود و به کرانه‌های هندوستان پایان می‌یابد (دریای سبز) نامیده‌اند؛ و این سبز دریا، در کرانه‌های کشور ما دارای آبی روشن و درخشان و فیروزه گون است و در پیرامون جزیره‌ها، با امواج نقره فامی که دارد، در زیر نور خورشید، بسیار دیدنی و دلکش می‌نماید. به هنگام شب، خلیج فارس زیبایی خاصی دارد، تلاطم دریا و برخورد امواج که از آنها نور می‌جهد، با روشنی مهتابی رنگ ماهیان پرند، که شبانگاه به جست و خیز بر می‌خیزند و هزاران هزار، به حرکت

و بازی و پرش می آیند ، و از بدنشان پرتوی سفیدرنگ ساطع می شود ، پهنه این دریای نیلگون را مانند آسمان پرستاره ای می آراید که در گوشه و کنارش آتش افروزی کرده باشند . همین منظره ، بزرگ بن شهریار ناخدای راهرمزی را که خود از مردم خوزستان بوده ، بر آن داشت تا وصفی چنین دل انگیز از خلیج فارس در کتاب خود بیاورد . خلیج فارس به تنهایی و بدون دریای عمان از دریا های کوچک بشمار می رود که وسعت آن از ۲۳۲۸۵۰ کیلومتر مربع بیشتر نیست و در تقسیم بندی دریاها ، در ردیف دریا های کم عمق چون دریای بالتیک و دریای هودسن و دریای شمال در اروپا ، قرار می گیرد .

ژرفای متوسط دریای عمان که دنباله خلیج فارس است و از تنگه هرمز باین نام نامیده می شود گاهی از سه هزار متر بیشتر است ولی چون وارد خلیج فارس شویم عمق آب کم می گردد .

از تنگه هرمز به بعد ، در خلیج فارس ، بندرت ، عمق آب به ۹۰ تا ۱۰۰ متر می رسد . در سمت شمال غربی ، یعنی به طرف خوزستان عمق دریا اندک اندک کم می شود و تا ۲۵ متر تنزل می یابد .

توده های مرجانی که مانند شهرهای گمشده ای در اعماق آب های خلیج فارس به فراوانی و بیشتر به موازات ساحل یافت می شوند ، از عمق آب می کاهند ، بدانگونه که ژرفای آب به طور متوسط در دهانه شط العرب ، در ساحل خوزستان ، تا پنجاه میلی ساحل ، ۳۶ متر است .

خلیج فارس از لحاظ ساختمان طبیعی و تاریخ پیدایش ، شباهتی با دریا های دیگر ندارد و سراسر آن گوئی صفحه ساحلی* ای است در

* به فرانسه plateau continental و به انگلیسی continental shelf

امتداد جلگه‌های اطراف نجد ایران .

زمین‌شناسان می‌گویند اگر سطح آب این خلیج ۲۰ متر پائین رود ، وسعت آن نصف می‌گردد . سواحل شمالی خلیج فارس در طی اعصار تغییرات زیادی نموده و شاید هیچ دریائی به این سرعت تغییر شکل نداده باشد . آبرفتی که رودهای کارون و شط العرب و دز و کرخه و جراحی به این دریا وارد می‌کنند دائماً کف خلیج را پرمی‌نماید ، زمانی ساحل دریا در حدود ۴۰۰ کیلومتر فراتر از شمال ساحل امروزی بوده، و فرات و دجله و کارون هر یک خود جدا گانه به دریا می‌ریخته‌اند، در حالی که امروز فرات و دجله با هم به دریا می‌ریزند .

می‌توانیم برای تصور پیدایش و خصوصیات طبیعی خلیج فارس، يك تابلوی خیالی ساده در ذهن خود رسم کنیم . برای ترسیم این تابلوی خیالی مثلاً چهل میلیون سال به عقب برمی‌گردیم ، و در آغاز دوران سوم زمین‌شناسی قرار می‌گیریم . می‌بینیم، که در این دوران اقیانوس اطلس وسعت یافته ، امریکای جنوبی از افریقا جدا گشته ، استرالیا از قاره قطب جنوبی منفک گردیده و به طرف مشرق رهسپار شده و اقیانوس هند در شکافی بین هندوستان و افریقا مقدمه پیدایش دریای عمان را فراهم آورده است . ده میلیون سال بعد ، یعنی ۳۰ میلیون سال پیش از این ، در اواسط دوران سوم ، شکاف عمان گسترش یافته و در دنباله این شکاف، خلیج باریکی که امروز خلیج فارسش می‌نامیم به وجود آمده است .

اگر نقشه آسیای جنوب غربی و افریقای شرقی را بررسی کنیم،

بین شبه جزیره عربستان و قاره افریقا، دو چاله عمیق دریائی می بینیم که نام آندو (دریای سرخ) و (خلیج عدن) است.

اگر کره زمین از فلز گداخته و نرم و کشش پذیری می بود و ماتوانائی آنرا می داشتیم که قطعات زمین را به میل خود جابجا کنیم و با دست فشاری به شبه جزیره عربستان می دادیم و آنرا با طرف جنوب غربی می رانیدیم، درست، شکافهای دریای سرخ، پیش آمدگی های مقابل خود را در بر می گرفت و شبه جزیره قطر در سمت مغرب در حفرة بین آبهای بحرین قالب می شد و تنگه هرمز شبه جزیره عمان را پرمی نمود و کوههای عمان در دنباله کوههای میناب و زندان قرار می گرفت.^۴

گرچه برای سهولت ادراک چگونگی پیدایش خلیج فارس، این خلیج را در عالم خیال با فلات عربستان متصل کردیم، لیکن به این نکته باید توجه داشته باشیم که از نظر ساختمانی، جنس خاک شبه جزیره عربستان دنباله ساختمان مشرق افریقا است، در حالی که ترکیب جنس خاک خلیج فارس، در منطقه ساختمانی نجد ایران واقع شده و امتداد و دنباله نجد ایران است که تا اعماق دریا کشیده شده است.

شبه جزیره عربستان توده ای است بسیار قدیمی، از آغاز دوران اول زمین شناسی معروف به دوره «کمبرین» و هیچ نمونه ای از رسوبات اطراف خلیج فارس که از دوران سوم زمین شناسی است در آن دیده نمی شود و هر چه از جلگه بین النهرین به طرف ایران پیشروی کنیم،

زمین‌های جواتتری می‌بینیم، به‌طوریکه از ساحل رود کارون و مشرق شوشتر، ناحیه مشخص و متمایز چین‌خورده نجد ایران با آثار دوران سوم زمین‌شناسی آشکار می‌گردد.

جلگه‌های خوزستان و بهبهان و برازجان و بوشهر تا زمانی نسبتاً نزدیک یعنی تا اواخر دوران سوم زمین‌شناسی زیر آب دریا پوشیده بوده‌اند، و در دوران چهارم سراز آب بدر آورده‌اند، بنابراین قسمت شمال غربی خلیج فارس از قسمت جنوب شرقی آن بسیار جواتتر، و پیدایش آن بدوران ما نزدیکتر است.

اگر از دهانه خلیج فارس، در خوزستان، مثلاً از بندر خرمشهر بر کشتی‌های کوچک بادی یا قایق‌های موتوری سوار شده به طرف بندر عباس برانیم، در طول چند روز سفر دریائی، بخوبی در می‌یابیم، که در خط سیر این سفر که از کناره‌های ساحلی عبور می‌کند، گاه و بیگاه، از پست و بلندهای محسوس می‌گذریم و بالاوپائین رفتن کشتی را حس می‌کنیم، درست مانند آنکه اتومبیلی را در جاده‌ای کوهستانی به حرکت در آورده باشیم، نقاطی ژرف و پر آب و نقاطی کم ژرفا و کم آب احساس خواهیم کرد، اگر این سفر دریائی را از تنگه هرمز روبه ساحل مکران ادامه دهیم، در می‌یابیم که در دل آبهای فیروزه‌گون بحر عمان نیز، به موازات ساحل، پست و بلندی‌هایی وجود دارد که دنباله چین‌خوردگی‌های سواحل شمالی خلیج فارس و ارتفاعات داخلی نجد ایران است. وجود طاق‌دیس‌ها و ناودیس‌های دریائی که مانند یک رشته تپه‌های مارپیچی است، سبب تغییر عمق آب و گودی دریا در طول

ساحل خلیج فارس و دریای عمان گشته است ، و کشتی ما ، گاهی در قلّه زمین برآمده ، و گاهی در دامنه های اراضی گود کف دریا سیر می کند. این طاق دیس های زیر دریا را **ایوانهای مروارید** نام داده اند و بیشتر آنها برآمدگی نمکی و مرجانی و آهکی است .

خلیج فارس در اطراف تنگه هرمز خصوصیات ساختمانی دیگری نیز دارد .

اهمیت خلیج فارس بیشتر به جهت ارتباط آن با اقیانوس هند است و اگر تنگه هرمز که وسیله ارتباط این دو قرار گرفته ، نمی بود ؛ خلیج فارس بصورت مردابی کم عمق درمی آمد و تبخیر آب ، بر آبهای رودخانه هایی که در آن می ریزند ، فزونی می گرفت و بدین گونه ، پس از مدتی خشک می شد و مانند دریاچه هامون سیستان می گشت .

زمین شناسان گفته اند که در دوران اول زمین شناسی ، قاره ای بنام «گندوانا» وجود داشته است که از برزیل به آفریقای جنوبی و ماداگاسکار از یک سو ، و از عربستان و گوشه ای از جنوب ایران و هندوستان از سوی دیگر ، به استرالیا و شاید قطب جنوب اتصال می یافته است ؛ بنابراین نظر ، قاره ها به یکدیگر پیوسته بوده و بعدها به سبب حرکات مرکزی زمین از یکدیگر جدا گشته اند ، و پس از جدائی قاره ها و شکست آنها ، اقیانوس هند توسعه بیشتری پیدا کرده و با دریائی که در شمال آن قرار داشته و آنرا «ته تیس» نامیده اند ، متصل شده است .

دریای «ته تیس» همان دریای قدیمی خشک شده ای است که

سرزمین‌های آسیای صغیر و قفقاز و ایران و شمال هندوستان و پاکستان و جزائر مالزی را می‌پوشانیده است و پس از چین خوردگی‌های آلپ و البرز و هیمالیا، قطعه قطعه شده و امروز، بازمانده‌های آن دریای پهن‌آور را بصورت دریای سیاه و دریای خزر و دریاچه ارال می‌بینیم.

پس از متلاشی شدن قاره گندوانا و چین خوردگی عهد سوم، جنوب آسیا، چندین مرتبه مورد تجاوز آبهای اقیانوس هند قرار گرفته است، عربستان و هندوستان و مالایا بشکل شبه جزیره درآمده، جزیره سیلان از خاک هند جدا شده، دریای سرخ که ابتدا فقط بادرئای مدیترانه پیوسته بوده، بر اثر حرکات تند و شکننده مرکز زمین و امواج سهمگین و توفنده اقیانوس هند، ارتفاعات اولیه باب‌المندب را شسته و به اقیانوس هند راه یافته است.

خلیج فارس هم از این دگرگونی عظیم برکنار نمانده و دنباله جلگه پست بین‌النهرین که در منتهی‌الیه شمالی آن واقع بوده، بر اثر تغییرات اقیانوس هند و آبرفت رودخانه‌های مجاور، بتدریج بالاآمده و پر شده و قسمت میانه آن بین کوه‌های زاگرس و فلات عربستان واقع گردیده است.

بنا به حسابهای يك زمین‌شناس، معلوم شده است که در طی ۶۰ سال، دلتائی به طول ۳۲۰۰ متر در مصب شط العرب، در دهانه خلیج فارس تشکیل گردیده، یعنی در هر سال بیشتر از ۵۳ متر خاک در آب پیش رفته و گمان می‌رود که در طی سه هزار سال خلیج فارس ۱۵۰ کیلومتر پیش‌رفتگی (خاک در آب) پیدا کرده باشد.

طول خلیج از مصب شط العرب تا ساحل عمان ۸۰۵ کیلومتر و عرض آن گاه تا ۲۸۸ کیلومتر می‌رسد. تنگترین معبر آن در تنگه هرمز دارای ۶۶/۶۹ کیلومتر پهنا است، آغاز آن نهر خین در شط العرب و پایان آن خلیج گواتر در دریای عمان است.

به سبب حوادث طبیعی و دگرگونی‌های شدیدی که در داخل و خارج دریای پارس در طول میلیون‌ها سال روی داده است، در کف دریا و در سطح جزیره‌ها و بردشت‌ها و کوه‌های کرانه‌های این دریای کهن، بسیاری از مواد کانی ارزنده، به وفور و فراوانی اعجاب‌انگیزی انباشته شده است. گذشته از طبقات عادی ساختمانی زمین‌شناسی، در نزدیکی جزیره هرمز، طبقه ساختمانی زمین‌شناسی خاصی وجود دارد که زمین‌شناسان آنرا «طبقه ساختمانی هرمز» نام داده‌اند.^۵

در تمام نواحی خلیج فارس و سواحل آن عوامل مساعدی جمع آمده و سبب شده است که منابع مهمی از نفت در ته دریا و در دل زمین‌های ساحل این خلیج یافت شود و این منطقه را یکی از پر ثروت‌ترین و غنی‌ترین مناطق نفتی جهان سازد، این عوامل عبارتند از: رسوب و ته‌نشینی آب دریا، مواد آلی که با گل‌های آهکی در اعماق دریا مدفون شده‌اند، و حرکات زمین، که باعث چین‌خوردگی پوسته زمین و ظهور طاق‌دیس‌ها و ناودیس‌های این منطقه گردیده است.

عوامل مذکور همراه با جانوران فراوان و ماهیانی که در این دریا اذیر باز وجود داشته و در دوران متمادی پس از مرگ تجزیه شده و رسوب کرده‌اند، پهنه ذخیره گاه نفتی این منطقه را آنچنان وسیع

ساخته است که مانند آنرا در سایر نقاط دنیا کمتر می‌توان دید، این ذخیره گاه‌های نفتی و طبقات سنگ‌های آن از موصل در کشور عراق تا کوه‌های زاگرس و بختیاری و سواحل فارس و مناطق زیر آب‌های دریا تا کویت و عربستان امتداد می‌یابد.

خلیج فارس و دریای عمان را بطور کلی می‌توان به پنج منطقه تقسیم نمود:

اول سواحل غربی شامل کشورهای عراق و کویت و سواحل عربستان، دوم سواحل شمالی یعنی کرانه‌های خوزستان و فارس و کرمان و مکران، سوم سواحل جنوبی یا منطقه شیخ‌نشین‌های خلیج فارس، چهارم جزایر خلیج فارس، پنجم زمین‌های کف دریا که سرشار از منابع نفتی است.

قسمت غربی جلگه بین‌النهرین، که کشور عراق امروز است از آبرفت رودخانه فرات تشکیل شده و رودخانه فرات از کوه‌های شمالی ترکیه سرچشمه گرفته، پس از آنکه شاخه‌هایی بدان ضمیمه شده، بطرف جنوب سرازیر گردیده است و تا سرزمین کویت آثار آبرفتی خود را باقی گذاشته است.

از قسمت شرقی جلگه بین‌النهرین رودخانه دجله، از کوه‌های ترکیه سرچشمه گرفته و شاخه‌هایی از آب‌های ایران مانند رودهای زاب و دیاله بدان افزوده شده و قسمت جلگه آبرفتی شرقی بین‌النهرین و مرداب حورالعظیم عراق را تشکیل داده که با باطلاق هویزه در ایران پیوند دارد.

جلگه خوزستان از آب‌های کوهستان‌های بختیاری و لرستان و فارس

آبیاری می شود که از شمال و مشرق بطرف جنوب غربی سرازیر می گردند. رودخانه کرخه از کوههای لرستان سرازیر شده ، از جلگه خوزستان گذشته و به باطلاق هویزه می ریزد . آب دز از مشرق کوههای پیشکوه درحوالی خونسار و گلپایگان سرچشمه گرفته به کارون می پیوندد و به جلگه خوزستان سرازیر می شود. رودهای جراحی و هندیجان از کوههای فارس که در مشرق خوزستان واقع است سرچشمه گرفته و قسمت شرقی خوزستان را آبیاری می کند. کارون که بزرگترین رودخانه جنوب ایران و قابل کشتی رانی است با آبرفت بارور و پربرکت خود از خوزستان گذشته به خلیج فارس می ریزد، و همه آنها باهم، پی در پی، آبرفت های خود را در تگ دریای پارس انباشته، دگرگونی طبیعی سرشاری بوجود می آورند .

کوههای فارس و کرمان دنباله کوههای زاگرس بوده و به موازات یکدیگر در خلیج فارس پیش می روند، جنس این کوهها گچی و آهکی است و هر قدر بطرف ساحل نزدیک شویم ، ارتفاع آنها کمتر می شود تا به خلیج فارس می رسد ، ولی این ارتفاعات در ساحل خلیج فارس پایان نمی پذیرد بلکه در اعماق دریای پارس هم دنباله آنها کشیده شده ، گاهی تا مسقط و سواحل شبه جزیره عربستان امتداد می یابد . وجود معادن سرشار خاک سرخ در جزائر تنگه هرمز قدمت این اراضی را تا دوران اول زمین شناسی ثابت می کند .

بطور کلی از نظر اقلیمی، سه ناحیه مشخص در شمال خلیج فارس دیده می شود : اول ناحیه سردسیر و مرتفع که در شمال فارس و کرمان

و خوزستان قرار گرفته و در زمستان پوشیده از برف است و سرچشمه رودهایی است که قسمتی از آن به حوضه‌های داخلی این مناطق سرازیر می‌شوند و قسمت دیگر به خلیج فارس می‌ریزند، دوم ناحیه تنگستان با آب و هوای معتدل و خشک که دارای کوهپایی است با معابر تنگ و گردنه‌های سخت مانند کتل پیرزن و کتل دختر در راه شیراز به بوشهر، سوم ناحیه گرمسیر است که تمام سواحل خلیج فارس را در بردارد و هرچه به طرف مشرق برویم گرمی هوا افزایش می‌یابد، بطوریکه درجه حرارت هوا در بندر عباس و جزایر هرمز و اطراف آن نزدیک به درجه حرارت هوا در مناطق استوایی است.

بسیاری از اراضی کرانه‌های خلیج فارس که از آب کافی بهره دارند، بسبب آفتاب نیروبخش این سرزمین و خاک مستعد و پربار کت آن، حاصلخیز و برای کشاورزی مناسب هستند. مانند جلگه میناب که در آن انواع درختان میوه، خرما و مرکبات و موز بعمل می‌آید و زمین‌های پست آن برای مزارع برنج بسیار مساعد است و رود میناب این ناحیه را آبیاری می‌کند. استعداد کشاورزی جلگه خوزستان شگفت‌انگیز است و سواحل فارس و کرمان، هر جا که از حیث آب در مضیقه نباشد، فلاحتی و بارور است.

اکنون که به پایان این فصل می‌رسیم، این پرسش پیش می‌آید که با همه باروری زمین و فراوانی آب و وسعت خاک چرا جلگه خوزستان چنانکه باید بهره‌مصول نیست و چرا استفاده از آن همه منابع سرشار طبیعی در این قسمت از خاک وطن ما که براستی شگفت‌انگیز است دشوار

گردیده؟ شاید بتوان گفت که چون خوزستان در مجاورت فلات عربستان و صحاری خشك و سوزان آن واقع شده است، و چون عربستان مرکز گرمای طاقت فرسا و محل ایجاد بادهای مهلك سام است، دنباله بادهای سام، به سرزمین خوزستان و نواحی جنوب غربی ایران وزیدن می گیرد، و بر اثر آن، رطوبتی را که بهنگام زمستان از شمال غرب وارد ایران و جلگه خوزستان می شود تبخیر می کند و مانع ریزش باران و سبب آب شدن برف کوهها می گردد، به علاوه توفانهای شن و خاک که از مراکز بیابانهای عربستان برمی خیزد، چون بلای آسمانی بر جلگه بارور خوزستان فرو می ریزد و استعداد و وضع مناسب کشاورزی را در آن منطقه تا حدی تضعیف می کند.

فصل دوم

«تاریخ دوره تناوب غم انگیز خود را میان
پیشرفت هنر و جنگ آغاز کرده است.»
از کتاب تاریخ تمدن ویل دورانت

پنج هزار سال جنگ و ستیز در گاهواره تمدن

قسمت اول: عیلام

اگر در روی نقشه جغرافیا، از مصب شط العرب در خلیج فارس تا شهر العماره در عراق خطی بکشیم و این خط را در امتداد مشرق از مرز ایران و عراق بشهر شوش کنونی در خوزستان پیوندیم، حدود منطقه‌ای را رسم کرده‌ایم که در روزگار باستان آنرا شوش می‌خواندند و این شهر مرکز کشوری بود که انزان یا انشان نامیده می‌شد، که بزبان عیلامی به معنای سرزمین بلند است. قدرت و نفوذ عیلام، گاهی بصورت جنگ و ستیز و کشتار و غارت تا سواحل بحر عمان و جزایر بحرین کشانیده می‌شد و سرزمینهای خوزستان و لرستان و کردستان و فارس، در زیر سم

ستوران جنگجویان خون آشام آن قوم در نور دیده می گشت و دریا نوردان و سپاهیان شب تاب به ریشهر که امروز بندر بوشهر بر جای آنست و سرزمین (دیلوون) که بحرین کنونی است می تاختند .

خاك اصلی و نخستین عیلام از طرف مغرب با مردابها و از طرف مشرق با کوههای کنار نجد بزرگ ایران محدود می شد . و در این سرزمین، ملتی می زیست که یکی از تمدنهای مهم باستانی را بوجود آورده ، و این ملت در طول حیات خود ، تعرضها و حملههای متعدد به سرزمینهای دیگر مانند آشور و بابل و سومروآکد کرده و بهویرانی و غارت آن سرزمینها کوشیده است .

شواهد و اسنادی از فرهنگ و تمدن پیشرفته این قوم بدست است که دیرینگی آنها تا چهار هزار و پانصد سال پیش از میلاد مسیح ثابت می کند . در آن زمان مردم عیلام تازه از زندگی بیابان گردی و شکارو ماهی گیری دست برداشته ، سلاح و ابزارهای دیگر درست کرده بودند ؛ زمین را می کاشتند و جانوران را اهلی می کردند و خط نویسی دینی و استفاده از آینه و زیورها را می شناختند و دامنه بازرگانی آنان از مصر تا هند کشیده می شد . در کنار سنگهای چخماقی تراشیده شده صافی که دیرینگی آنها تا دوره حجر می رسد ، گلدانهای خوش ساخت و گردی نیز می بینیم که بر آنها اشکال منظم هندسی ، تصویرهای زیبا از جانوران و گیاهان نقش گردیده، و این هر دو از سرزمین قدیم عیلام بدست آمده اند. به نظر صاحب نظران، بعضی از این گلدانها چنان زیبا و خوش ساخت اند که در شمار بهترین آثار هنری بدوی بشر محسوب

می‌شوند. در این سرزمین نخستین چرخ کوزه‌گری و نخستین ارا به باری و نظامی و نخستین افزارهای آهنین و مسین و ساده‌ترین و زیباترین تبرها و تیشه‌ها و سرخنجرهای مفرغی و مسین بدست آمده است. نخست در عیلام، بعدها در بابل، و بسیار دیرتر از آن در مصر، استفاده از فلزات و افزارهای فلزی جنگی و روستائی رواج پیدا کرد.

مردم عیلام از زندگی ساده که با شهریگری و افزارسازی و حفظ شهر و خانه و کاشانه آغاز شده بود، به زندگی جنگی و کشور گشائی پردردسر و پرماجر را رانده شدند و به کشتار و کشته شدن و غارت و سوختن و سوزانیدن و فتح و شکست پرداختند. عیلامیان نخست سومر و بابل را گرفتند، سپس آن ملت‌ها که همسایگان دیوار به دیوار عیلام بودند بر عیلامیان تاختند و یکی پس از دیگری عیلام را با قهر و کشتار به تصرف خود درآوردند و شهر شوش را ویران کردند و آتش زدند.

شوش مرکز ایالت شوش و پایتخت عیلام، شش هزار سال در دست این و آن بزیست، در این مدت شاهد شکفتگی و عظمت و پیروزی عیلام، سومر، بابل، مصر، آشور، ماد و پارس و یونان و روم بود و با جلال و رونق، از پس جنگها و خونها و آتشها تا قرن چهارم میلادی پابرجای ماند.

در طی این روزگار، بر شوش دوره‌های گوناگون از عظمت و نکبت و غنا و فقر و فیروزی و شکست بگذشته است. چون آشور بنی‌پال پادشاه آشور، شوش را تصرف کرد و آنرا غارت نمود، و قایع‌نگاران شاه آشور، سیاهه‌ای از میزان طلا و نقره و سنگهای گرانبها و زیور و زینت

پادشاهی و جامه‌های فاخر و اثاثه‌ی عالی و ارا به‌های زرین و گنج‌ها و اسلحه‌ها
آذوقه‌ی عیلام که به آشور برده شد درست کردند؛ چنین می‌نماید که (نینوا)
پایتخت آشور را با این ثروت و گوهرها از نو ساخته‌اند.

امروز از شوش شش هزار ساله‌ی ثروتمند و پراقتدار، که در زمان
هخامنشیان و اشکانیان و ساسانیان نیز مرکز اداره‌ی سرزمینهای دور دست
شاهنشاهی ایران بوده، جز خرابه‌ها و تپه‌های گرانبار از یادگارهای
کهن، چیزی برجای نمانده است. چون با قطار به خوزستان سفر
کنیم، در کرانه‌ی دشتی خشک و ناآباد، ایستگاه شوش را در پس تپه‌های
شهر قدیم شوش می‌بینیم، بی آنکه از آن‌همه شکوه و قدرت نشانه‌ای
آبادان برجای باشد.^۶

قسمت دوم: سومر

اگر دجله و فرات را از خلیج فارس بپیمائیم و تا نزدیک شهر
(قُرْنَه) امروزی در کشور عراق پیش رویم، آنگاه در امتداد فرات
بطرف مغرب روان شویم، در شمال و جنوب قرنه، شهرهای زیر خاک
رفته‌ی باستانی سومری را خواهیم یافت که اینگونه نامیده می‌شده‌اند:
(اُریدو) (اکنون بنام ابوشهرین) (اور)، (اکنون به نام مقیره)، (اوروک)
که در تورات بنام اَرخ آمده است و اکنون اَلورکاء نامیده می‌شود و
(لارسا) (اکنون بنام ستره) و (لگش) (اکنون بنام سبرلا) و نیز
شهرهای (نی‌پور) و (نی‌سین).

چون نهر فرات را در جهت شمال غربی بسوی بابل قدیم پیمائیم ، درخاور بابل به شهر (کیش) می‌رسیم که گهوارهٔ کهن‌ترین فرهنگ شناخته شده است و شانزده فرسخ بالاتر ، شهر (آکاد) می‌رسیم که پایتخت کشور باستانی (آکد) بوده است .

تاریخ قدیم بین‌النهرین و ساحل نشینان خلیج فارس ، از جهتی مشتمل بر کوششی است که ملت‌های غیرسامی ساکن شهرها برای حفظ موجودیت و استقلال خود در برابر مهاجرت و هجوم سامیان به‌کار می‌برده‌اند . این ملت‌های گونه‌گونه درضمن مبارزه‌های قهرمانی و ثروت‌طلبی‌های خویش بی‌آنکه خود آگاه باشند ، دست‌به‌دست یکدیگر داده ، و طرح نخستین تمدن و فرهنگ بشری را که تاریخ از آن آگاه است ریخته‌اند ، این تمدن ساحلی برای گسترش و انتشار و تکامل ، نیازمند راه‌های دریائی بود و جز خلیج فارس راه دیگری نمی‌داشت . همهٔ این ملت‌های دشمن یکدیگر ، یعنی عیلامی‌ها ، سومری‌ها ، آکدی‌ها ، بابلی‌ها ، مدی‌ها و پارسی‌ها که درعین جنگ و ستیز و کشتار و غارت دست در کار ساختن تمدنی بزرگ در بین‌النهرین بودند ، از دریائی نیم بسته که آبش شور و تلخ ، راهش باریک و پرخطر ، معبرش تنگ و امواجش خشمگین و پر جوش و خروش و نامش (ناره‌مرتو) که در زبان سومری به معنی رود تلخ بود بهره‌مند می‌شده‌اند و از آنجا به قسمت‌های دیگر دنیا راه می‌یافته‌اند .^۷

در زمانی که (اوروکاژینا) پادشاه روشن بین و خودکامهٔ سومر بر شهر لگش فرمان می‌راند ، و بر خود می‌بالید که (به‌ملت خود آزادی

بخشیده است) و کهن ترین و عادلانه ترین و روشن ترین قوانین جهان
 آنروز را بر لوحه های گلین می نویسانید ، (لو گال زا گیزی) شاه
 دیگر سومری بر او حمله برد و سرزمینش را تاراج کرد و (دینگر آدامو)
 شاعر باستانی سومری را که کهن ترین قصیده های جهان از اوست به
 نوحه سرائی واداشت . نده های این شاعر که یاد گاری از غارت و بیداد
 لو گال زا گیزی است بر گل پخته نقش گردیده و تا به امروز بر جای
 مانده است .

ملتی دیگر از نژاد سامی به رهبری سار گون اول ، کشور
 آکد را بنیاد گذاشت و پایتخت کشور خود را (آکاد) در پنجاه و چهار
 فرسخی شمال باختری کشور سومر قرار داد . يك ستون سنگی که
 در شوش بدست آمده است ، سار گون اول آکدی را باریش انبوه بصورت
 مهبیبی نشان می دهد که تن پوش وی نمایاننده قدرت و جلال او است ،
 تاریخ برای او پدیری نمی شناسد و مادرش از روسپیان معابد بوده است ،
 سار گون بر لو گال زا گیزی که لگش را غارت کرده و حرمت خدایان
 آن شهر را پاس نداشته بود ، بتاخت و او را اسیر کرد و زنجیر به گردنش
 افکند و به شهر نی پور برد . سار گون در خاور و باختر و شمال و
 جنوب پیشروی کرد ، عیلام را بگرفت و آنرا ویران کرد و بنشانه
 پیروزیهای درخشان ، شمشیر خود را در آبهای خلیج فارس بشست و بعد
 به غرب آسیا روی آورد و به دریای مدیترانه رسید و نخستین امپراطوری
 بزرگ تاریخ را به وجود آورد .

سار گون اول که از ساحل خلیج فارس برخاسته بود ، پنجاه و

پنجسال فرمان راند و در شمار خدایان دنیای قدیم درآمد .

سه‌پسر سارگون پس از او بر امپراطوری وی فرمان راندند ، سومین آنان (نارام سین) نام داشت . در لوحه‌ئی که به سال ۱۸۹۷ در شهرشوش بدست دُمرگان باستانشناس فرانسوی افتاد و اکنون یکی از تحفه‌های ارزنده موزه لوور پاریس است نقش برجسته نارام سین بصورت مردنیرومندی نشان داده شده که تیرو کمان دارد و پاهای خود را باغور شاهانه بر بدن دشمنان نهاده است ، در میان صورتهای دشمنان که در آن لوحه وجود دارد چهره مردی دیده می‌شود که تیر گردنش را شکافته و در حال مرگ است . در پشت پیکرها ، دورنمای کوههای زاگرس به نظر می‌رسد و بر روی تپه‌ای بر پشت سر پیکرهای اسیر شرح پیروزی نارام سین باخط میخی زیبائی نقش گردیده است . این لوحه نشان می‌دهد که در آن زمان ساختن نقش برجسته و کنده کاری پیشرفت بسیار کرده و بیش و کم به پختگی و کمال رسیده بوده .

پیش از آنکه سده بیست و ششم پیش از میلاد مسیح فرارسد ، یعنی نزدیک به چهار هزار و شصده سال پیش ، شهر لگش که بدست لوگال زاگیسی سوزانده شده بود ، بدست پادشاه سومر بنام (گوده آ) دوباره آباد شد و رونق گرفت ، مجسمه‌های کوتاه تنومند این شاه ، معروفترین آثاری است که از سنگتراشی سومری برجای مانده است . در موزه لوور پاریس مجسمه‌ای از سنگ ، وی را در حال خشوع و عبادت نشان می‌دهد ، بر گرد سر او عمامه سنگینی دیده می‌شود ، دست‌ها را بر سینه روی یکدیگر گذاشته شانه و پاهایش برهنه است و دو ساق

پای ستر او را دامنی بشکل مندیلها پوشانیده است. رعایای این پادشاه او را نه تنها برای آنکه پادشاهی جنگنده بود محترم می شمردند، بلکه او را به عنوان شاه فیلسوف و متفکر و دادگر و دوستدار آبادانی و ادب پروری و دینداری و کارهای نیک ستایش می کرده اند و به همین جهت او را به مقام خدائی رسانیده اند. در یکی از نوشته های او که بر لوح گلینی بدست آمده نوشته است که: «مدت هفت سال کنیز با بانوی خود برابر بود، و بنده در کنار خواجه خود راه می رفت و در شهر من ناتوان در پهلوی توانا آسایش داشت».

در سرزمین کلدشاه دیگر سومری بنام (اور - انگور) شهرهای آسیای غربی را به زیر بیرق خود در آورد، و قانون نامه کهنی که در دست است انتشار داد و بنیان دادگری و حکومت قانون را بر قرار ساخت و چون ثروت بی کران از راه بازرگانی دریائی و داد و ستد بر روی فرات و خلیج فارس بدست آورده بود، به زیبائی شهر خود کوشید، و در لارسا و اوروک و نینور و شهرهای دیگری که زیر فرمان داشت ساختمانها و معابد پرشکوهی پی افکند.

پسر اور - انگور به نام (دوئگی) در مدت پنجاه و هشت سال پادشاهی چنان به خردمندی فرمانروائی کرد که مردمش او را چون خدائی می دانستند که بهشت را به آدمیان باز گردانیده است. این آسایش که بر اثر تدبیر و دادگری بعضی از شاهان سومری به وجود آمده بود، دیری نپائید. عیلامیان جنگجو از مشرق و (عموریان) که در آن زمان تازه نام آورده بودند از مغرب بر شهرهای آسوده و ایمن سومری تاختند و شاه

آنها را اسیر کردند و به غارت و کشتار و چپاول پرداختند، الهه (اِشتار) مادر محبوب شهر (اور) را از معبد مقدس با خواری و بی حرمتی بیرون کشیدند و شاعران سومری را به نوحه سرائی آوردند.

بدینگونه، دویست سال، عیلام و عمور سرزمین سومر را در تصرف خود داشتند، تا سرانجام، از طرف شمال، حمورابی پادشاه مقتدر بابل پیش آمد و اوروک و (ایسین) را از عیلامیان بازستاند و بیست و سه سال بعد، عیلام را در محاصره گرفت و شاه آنجا را اسیر کرد و سرزمین عموریان و آشور را بگشود و امپراطوری بابلی را پس از امپراطوری سارگون اول در ساحل خلیج فارس به وجود آورد و کار این امپراطوری مقتدر را رونق بخشید، قرنهای دراز سامیان بر بین النهرین و خلیج فارس فرمان راندند، تا آنگاه که دولت ماد از سرزمین ایران برخاست و از آن پس دیگر نامی از سومریان شنیده نشد و فصل کوتاه زندگی این قوم جنگجوی بازرگان و قانون گذار درهم پیچیده شد، و دولت بابل هم بدست کورش کبیر پادشاه پارس منقرض گردید.

در این سرزمین نخستین امپراطوری به وجود آمد، نخستین سازمان آبیاری پایه گذاری شد، نخستین بار استفاده از زروسیم برای ارزیابی کالا معمول گشت، نخستین قراردادهای بازرگانی و نخستین سازمان اعتبار معاملاتی و نخستین کتاب قانون از این سرزمین و این مردم بدست ما رسیده است، استفاده از خط نویسی برای امور غیر دینی را سومریان باب کردند و نخستین مدرسه و کتابخانه و شعر را نیز از سومریان می شناسیم و داروهای آرایشی، زینت آلات و نخستین

سنگتراشی و نقش برجسته و نخستین کاخهای سنگی و گلی برای معبد ها ، استفاده از فلزات در زینت ساختمانها ، اطاقها و قوسها و گنبد های ساختمانی در این سرزمین ابداع شده است .^۸

قسمت سوم : بابل

خلیج فارس به روزگار باستان ، از جانب شمال خیلی بیش از امروز گسترش داشته و پیشرفتگی آب در خاک ، همچنانکه در فصل اول دیدیم زیاد بوده است ، نهر فرات نیز بیشتر از امروز به جانب مشرق متوجه بوده و سرزمین بابل کمتر از آنچه امروز در روی نقشه های جغرافیا به چشم می خورد وسعت داشته ، از نظر تقسیم طبیعی ، بابل در منطقه ئی واقع بوده که شمال آنرا خطی بین جلگه مسطح و ناحیه پست و بلندی که از نزدیکی شهر سامره کنونی در کشور عراق می گذشته در بر می گرفته است و تا (هیت) در کنار فرات کشیده می شده . حد شرقی آن ، هرگاه که دولت عیلام قدرت داشته ، رود دجله بوده است ، اما در زمان ضعف دولت مذکور ، نواحی حاصلخیز شرق دجله را بابلیها متصرف می شده اند ، حد غربی بابل نهر فرات بود و حد جنوبی آن خلیج فارس .

نوشته اند که مساحت کشور بابل کمتر از وسعت کشور هلند بوده است . امروز چون به محل بابل قدیم نظر افکنیم ، به دشواری می توانیم باور کنیم که این سرزمین بی حاصل و سوزان و فقیر بر ساحل فرات ، روزگاری مرکز مدنیتی نیرومند و پر ثروت بوده است ، و واضعین علم نجوم از این سرزمین برخاسته اند . در همین سرزمین بوده است که

به پیشرفت دانش پزشکی کمکهای گرانقدری شده است ، علم لغت پدید آمده ، قانون نامهها فراهم گشته ، و اصول علم حساب و فیزیک و فلسفه به یونان آموخته شده است. نیز از همین سرزمین ، داستانها و روایاتی به یهودیان رسیده و بدست آنان به همه جهان پخش گردیده ، پاره‌ئی از اطلاعات علمی و معماری به عربها انتقال یافته و به وسیله آنها ، روح خفته اروپای قرن وسطی را بیدار ساخته است .

در سرزمین بابل تنها در ماههای زمستان باران می‌بارید ، و اگر طغیان دونه‌ر پر بر کت دجله و فرات نمی‌بود ، این قسمت از بین‌النهرین خشک و بی‌حاصل می‌ماند ، همانگونه که قسمت‌های دورتر ، در قدیم خشک بوده و اکنون نیز خشک است . از برکت طغیان دجله و فرات و رنج و کوشش نسلهای فراوان مردم بابل ، این ناحیه به صورت بهشت مردم سامی نژاد و باغستان و انبار غله آسیای غربی درآمده بود .

بابل از لحاظ تاریخ و نژاد و مردم آن ، حاصلی از آمیزش اکدی‌ان و سومریان بود و از این آمیزش نژاد بابلی پدید آمد ، در نژاد جدید بابل غلبه با عنصر سامی بوده است . جنگ‌هایی که میان دو قوم سومرو اکد در گرفت به پیروزی اکد انجامید و بابل به صورت پایتخت تمام قسمت سفلی بین‌النهرین درآمد ، در آغاز این تاریخ که بیش از چهار هزار سال پیش از زمان ما بوده است ، حمورابی پادشاه بابل ، به عنوان پادشاه نیرومند دنیای قدیم جلوه گر شد ، وی ، هم کشور گشا و هم قانون گذار است و مدت چهل و سه سال سلطنت کرده است ، پادشاهی باتدبیر و دلیر بوده است و در هیچ جنگی روی شکست ندیده ، او دولتهای کوچک

پراکنده قسمت پائین بین النهرین را یکی کرد و با وضع (قانون حمورابی) آیین نوی در سرزمین های خود برقرار ساخت . قانون حمورابی که بر روی ستونی از سنگ بشکل زیبائی نوشته شده در سال ۱۹۰۲ میلادی از میان کاوشهای باستانشناسی شوش بدست آمد و چنین برمی آید که آنرا به عنوان غنیمت جنگی ، عیلامی ها از بابل به عیلام برده اند ، این ستون هم اکنون در موزه لوور پاریس نگهداری می شود . قانون حمورابی بر استوانهائی نقر شده است که صورت شاه در آن دیده می شود که در حال گرفتن قوانین از (شِمش) یعنی خدای خورشید است ، دیباچه این قانون که لحن مذهبی دارد چنین است: «در آن هنگام که (انو) پادشاه توانای (انونا کی) و (بل) پروردگار آسمان و زمین ، فرمانروائی همه نوع بشر را بدست (مردوک) سپردند ، در آن هنگام که نام بلند بابل را به زبان راندند . در آن هنگام که شهرت آنرا در سرتاسر جهان پراکنده ساختند و در میان آن کشور جاودانهئی برپا داشتند که استواری آن همچون استواری آسمان و زمین است ، در آن زمان انو و بل ، بهمن ، حمورابی که شاهزاده عالی مقام و پرستنده خدایانم ، فرمان دادند تا چنان کنم که عدالت بر زمین فرمانروا باشد ، گناهکاران و بدان را بر اندازم و ازستمگری توانا بر ناتوان جلو گیری کنم و روشنی را بر زمین بگسترم و آسایش مردم را فراهم سازم. حمورابی که بل اورا به حکومت برگزیده منم ، و این منم که خیر و برکت را آورده و هر چیزی را برای

نی‌پور و (دوریلو) کامل کرده‌ام ... این منم که شهر بوریسیا را بپا ساخته‌ام، این منم که برای (اُدراش عظیم) غله ذخیره کرده‌ام ... این منم که هنگام سختی دست کومک به جانب ملتَم دراز کرده‌ام و مردم را بر آنچه در بابل دارند ایمن ساخته‌ام، من حاکم ملت و خدمتگزاری هستم که کارهای او مایهٔ خشنودی انونیت است.»

۲۸۵ ماده که در این قانون نامهٔ چهار هزار سال پیش تحت عنوان حقوق مالی مردم، تجارت، صنعت و خانواده، آزادیهای مدنی و کار گنجانده شده است، بدون شك، مجموعهٔ قوانینی را تشکیل می‌دهد که از مجموعهٔ قوانینی که آشوریان هزار سال پس از حمورابی تدوین کردند مترقی‌تر و به اصول تمدن و انسانیت نزدیکتر است.

به فرمان حمورابی ترعهٔ بزرگی میان کیش (که سرزمین قدیمی مشرق بابل بوده) و خلیج فارس حفر کردند که سرزمینهای پهناوری را آبیاری می‌کرد و شهرهای جنوبی را از خطر طغیان مخرب دجله محفوظ می‌داشت.

در کتیبه‌ئی که از حمورابی بازمانده است، او بخود می‌بالد که چگونه آب و امنیت و حکومت صالح را در میان بسیاری از قبایل فراهم آورده است: «مردم پراکنده را جمع کردم، برای آنان آب و چراگاه فراهم ساختم، من سبب فراوانی و نعمت برای آنان شدم و ایشان را در خانه‌های امن منزل دادم.»

دو هزار سال پیش از میلاد مسیح، بابل یکی از ثروتمندترین شهرهایی بوده است که تاریخ به یاد دارد، بابلیان مشکین موی وسیه -

چرده بودند ، مردان غالباً ریش داشتند و گاهی کلاه گیس بر سر می نهادند ، زنان و مردان گیسوان خود را بلند می گذاشتند و فرو می ریختند و با عطر و مواد خوشبو آنها را معطر می کردند ، لباسهای مردان و زنان ، میان بندی از کتان سفید بود که تا نزدیک پاهای آنان را می پوشانید ، در زنان شانه چپ برهنه می ماند ، مردان بر این لباس قبا و ردائی می افزودند ، مردم به رنگها علاقه داشتند و جامه های کبود بر روی لباسهای سرخ و جامه های سرخ بر روی لباسهای کبود می پوشیدند . بابلیان مانند سومریان پا برهنه راه نمی رفتند ، بلکه پای افزارهای زیبا پامی - کردند . مردان در دوره حمورابی عمامه بر سر می گذاشتند ، زنان با گردن - بند و دست بند خود را می آراستند و بر گیسوان خود مهره ها می آویختند . مردان عصای مثبت کاری شده بدست می گرفتند و به کمر بند خود نگین های زیبائی آویخته می داشتند تا با آن اسناد و نامه های خود را مهر کنند .

بابلیان ثروتمند و لطیف طبع و هنرمند شده بودند . ثروت همانگونه که موجب ایجاد هنر می شود تن آسائی نیز به همراه دارد ، ثروت جسم و روح را نازک و ظریف می کند ، تجمل و خوشگذرانی را رواج می دهد ، در نتیجه جنگجویان خارجی که پنجه پولادین و شکم گرسنه دارند به هجوم به سرزمینهای پر ثروت تشویق می شوند .

در مرزهای شرقی سرزمین بابل قبیله نیرومندی از مردم کوهستان ساکن بودند که آنها را (کاسیان) یا کاسیتها می خواندند . افراد این قبیله به چشم حسرت بر ثروت و نعمت بابلیان می نگریستند ، چون هشت سال از مرگ حمورابی بگذشت ، این قبیله گرسنه بر کشور او

تاختند و به غارت پرداختند و آنگاه به سرزمین خود باز گشتند و پس از آن پی‌درپی بدانجا هجوم می‌بردند تا سرانجام حکومت بعضی نقاط بابل را با قهر و غلبه بدست گرفتند. تا چند قرن، بابل میدانگاه کشمکش‌های سیاسی و نژادی بود. کاسیان از نژاد سامی نبودند و در نظر بابلیان، غاصبانی بیابانی و وحشی می‌نمودند. پس از ششصد سال که کاسیان بر بابل حکومت کردند و موجب خرابی‌ها و ویریشانی‌ها شدند، بابلی‌ها آنان را از سرزمین خود راندند ولی چهارصد سال دیگر نیز بی‌نظمی و ویریشانی در بابل بجای ماند. دولت آشور در شمال بابل در شهر نینوا تأسیس یافت و بابل به فرمان شاهان نینواد آمد. بابل، بر سناخریب پادشاه آشور بشورید، سناخریب بابل را به کلی درهم کوبید و از آبادی بیفکند، اما بعد، دوباره، بابل رو به آبادی گذاشت.

بابل در زمان نبوخذ نصر دوم که پس از حمورابی بزرگترین پادشاه جنگاور و سیاستمدار بابل بود، از نو رونق یافت و در نتیجه بازرگانی، ثروت هنگفتی بدست آورد.

هرودوت مورخ یونانی در وصف شهر بابل چنین می‌نویسد: «بابل در جلگه پهنای قرار دارد و بر گرد آن باروئی بطول نود کیلومتر کشیده شده و پهنای این بارو چنان است که ارا به‌های چهار اسبه به آسانی بر بالای آن می‌توانند گذشت و این بارو زمینی را به مساحت پانصد و بیست کیلومتر مربع فرا می‌گیرد.» گفته‌اند که این مساحت فراوان تنها شامل کاخ‌ها و برج بابل نبوده، بلکه مزارع و باغهای خارج شهر را که در زمان محاصره می‌توانسته‌اند آذوقه شهر را تأمین کنند

نیز در برمی گرفته است.

شط فرات از میان شهر و نخلستانهای آن می گذشت و کشتی های تجارتی پیوسته بر روی این نهر به بالا و به پائین در حرکت بودند و پل زیبائی دو کناره شط را به یکدیگر می پیوست.

باز هرودوت می نویسد: « مسافری که باین شهر نزدیک می شده است، چنان می دیده که بر بالای کوهی از ساختمان برج بزرگ مدراج هفت آشکوبهئی قرار دارد که دیوارهای آن از کاشی منقش درخشنده پوشیده و نوك این برج نزدیک به دویست متر از سطح زمین بلندتر است، بر بالای این برج ضریحی بود و در آن میزهای بزرگ زرین و تختی گوهر نشان قرار داشت که هر شب دوشیزهئی بر آن تخت می نشست و انتظار مشیت سر نوشت را می کشید. »

گمان می رود که این بنای رفیع که از اهرام مصر و سایر بناهای دوره های باستانی بلندتر بوده است همان برج بابل باشد که ذکر آن در روایات عبری آمده است .

در پایین برج بابل، معبد پروردگار بابل مردوك كه نگاهبان شهر بود، ساخته شده بوده و در اطراف آن چند خیابان وسیع و روشن و زیبا و ترعه ها برای آمد و رفت کشتی ها تعبیه گردیده بود، کوچه های تنگی وجود داشته که بازارها و دکانها زینت بخش آنها بوده و بوی مشرق زمینی از آن بازارها برمی خاسته. راهی که معابد را به یکدیگر می پیوست (راه مقدس) نام داشته و با آجر قیر اندود پوشیده شده بوده و بر روی آن پاره سنگهای آهکی و سنگهای سرخرنگ فرش کرده بودند تا خدایان

بتوانند بی آنکه پاهایشان آلوده شود از این راه بگذرند. بر دو طرف این معبر دو دیوار با کاشی رنگین ساخته شده بوده که بر روی آن نقش برجسته درخشانی از یکصد و بیست شیر در حال غرش نمایان بوده تا کافران بترسند و به این راه مقدس نزدیک نشوند. در یکی از دو طرف راه مقدس دروازهٔ دو جانبی دیده می‌شده که آنرا با آجر عالی ساخته بودند و در میان آن با کاشی‌های خوش رنگ، نقش گل و بوته و جانوران را چنان جای داده بودند که بیننده آنرا جاندار و حقیقی می‌پنداشته. در پانصد متری شمال برج، برجستگی تپه مانندی بر روی زمین وجود داشته که آنرا قصر می‌نامیدند و نبوخذ نصر بر روی آن باشکوه‌ترین کاخهای خود را ساخته بود.

در وسط این بنا جایگاه اصلی اوقرار داشته که دیوارهای آن زرد رنگ بوده و کف آنرا سنگ آج سرخ رنگی پوشانیده بوده است، نقش برجستهٔ لعبی کبود رنگی دیوارها را زینت می‌بخشیده، شیرهای عظیمی که از سنگ بازالت تراشیده شده بودند در مدخل کاخ به عنوان نگاهبان جای داشته. در نزدیکی آن برآمدگی، باغهای معلق مشهور بابل واقع بوده که یونانیان آنرا یکی از شگفتی‌های هفتگانه جهان می‌شمردند، و این باغها بر روی يك رشته از ستونهای دایره شکل قرار گرفته بوده که آنها را روی یکدیگر ساخته بودند. می‌گویند نبوخذ نصر جوانمرد این باغها را برای همسرش که دختر سیاسگزار پادشاه ایرانی سرزمین ماد بود ساخت، چه آن بانو که در سرزمین کوهستانی پرورش یافته بود طاقت تابش خورشید سوزان و گرد و غبار بابل را

نداشت و پیوسته آرزوی وطن سرسبز خود می کرد.

بر سطح فوقانی این زمینهای برآمده مصنوعی قشر بسیار ضخیمی از خاک زراعتی حاصلخیز انباشته بودند که نه تنها گیاهها و گلهها و درختان کوچک و بوته ها، بلکه درختان تناور که ریشه هاشان زیاد در زمین فرو می رود نیز پرورده شده و برزیبائی و جلال باغها می افزود. آب را بوسیله ماشینهای چرخي مخصوصی که گروهی غلامان آنها را بحرکت می آوردند از فرات بالا می کشیدند و از راه مجاری پنهان در میان ستونها به باغهای برهم روئیده می رسانیدند، بر سطح بالائی و بلند باغ که بیش از دوهزار پا از زمین ارتفاع داشته، زنان حرم شاهی، در میان گلهها و گیاهان غریب و شگفت آور و رنگهای تند آن گلهها، و در زیر سایه درختان پرشاخ و برگ، بی پروا و آسوده و ایمن از چشم بیگانه، گردش می کردند، در حالیکه در زیر پای ایشان مردم، در بیابانها و کوچه ها، زن و مرد، به کشاورزی و بافندگی و ساختمان و باربری مشغول بودند.

بابل باز در ثروت و جلال و تعیش فرو رفت. ویل دورانث نوشته است: « در آن هنگام که معابد بابل ثروتمند شدند، اخلاق عمومی آنان رو به فساد رفت، تقوا و فضیلت معنوی و اخلاقی رو به کاهش گذاشت، مردم بابل که در خوشگذرانی ها غرق شده بودند بی اراده به فرمانبرداری از کاسیت ها و آشوریان و سپس ایرانیان و بالاخره یونانیان کردن نهادند. »

خط بابلی خط میخی بابلی بود که بر روی لوحه های گلینی

می نوشتند و آنرا در آفتاب یاد رکوره خشک می کردند ، آشور بنی پل پادشاه آشور پس از فتح بابل دستور داد از روی کتابخانه شهر بابل (بُورسیا) که الواح گلی نوشته محفوظ در خمره ها، در آن بود، نسخه برداری کنند و به کتابخانه او ببرند . چند هزار از این لوحه های گلی امروز در دسترس پژوهندگان است تا از روی آن احوال مدنیت پر ماجرای این کشور را بررسی کنند.

بابلیان از ستاره شناسی ، ریاضیات ، بازرگانی و علم حساب اطلاعات خوبی داشته اند. عدد پی (π) را آنها در نوشته های خود بجا گذاشتند، بعدها یونانیان اصول علوم ریاضی را از آنها اقتباس کردند و توسعه دادند ، بابلیان در زمان نبوخذ نصر نقشه آسمان را کشیدند، کسوف و خسوف را حساب کردند، مدار خورشید و ماه را رسم نمودند و خط سیر سیارات را بدست دادند و برای نخستین بار باختلاف میان دو نوع ستاره ثوابت و سیارات پی بردند.

بابلیان زمان را با ساعت آبی و شاخص آفتابی اندازه گیری کردند و به اختراع و تکمیل افزار آن کوشیدند ، سال را به دوازده ماه قمری تقسیم نمودند، روزهای هفته را نام گذاری کردند، در پزشکی و فلسفه و علم دین و علم سحر و پیشگوئی شهرت یافتند.

گویند نبوخذ نصر پس از آنکه زمان درازی سلطنت کرد و پایتخت خود را با ساختن خیا با نها و میدا نها و معبد ها زیبا ساخت و پنجاه و چهار معبد برای خدایان بساخت و بیاراست، دیوانه شد و خود را جا نور می پنداشت و بر روی چهار دست و پا راه می رفت و در بیا با نها علف می خورد؛ مدت چهار سال نام

اواز تاریخ و گزارشهای بابلیان دور ماند و پس از آن دوباره از او یاد شد و سرانجام در پانصد و شصت و دو سال پیش از میلاد مسیح چشم از این جهان فرو بست.

پس از مرگ نبوخذ نصر، امپراطوری بابل پاره پاره شد، مردم بابل که جز تجارت و مال اندوزی و خوشگذرانی کاری نداشتند، به یکباره هنر جنگ را از یاد برده بودند. سپاهیان پارس از سرزمین ایران به فرمان کورش هخامنشی به دروازه بابل رسیدند، مردم مخالف روحانیان شهر، با خرسندی دروازه‌ها را بر روی کورش گشودند و فرمانروائی نوید دهنده او را با جان و دل پذیره شدند، یهودیان بابل او را پیامبر نجات دهنده خود خواندند، مدت دو بیست سال ایرانیان بر بابل فرمان راندند، چون هخامنشیان به دست اسکندر مخرّب منقرض شدند، دروازه‌های شهر بی هیچ مقاومتی به روی فاتح مقدونی گشوده شد و در این شهر بود که اسکندر جان بر سر جام نهاد و در یک شب میخوارگی در این شهر بمرد.

از سرزمین بابل بود که یونانیان اصول ریاضی و طب و صرف و نحو و فقه اللغة و باستانشناسی را پیش از مصریان به کشورهای خود بردند. نامهایی که یونانیان برای فلزات و صور فلکی و اندازه گیری و آلات موسیقی و بسیاری از داروها گذاشته‌اند یا ترجمه اسامی بابلی است و یا گاهی همان کلمه بابلی است که با حروف یونانی نوشته شده است.

همانگونه که معماری یونان از لحاظ صورت و ترکیب بنا از

مصر و جزیره کرت^۵ الهام گرفته است، برجهای مارپیچی بابلی نیز الهام بخش مناره‌های مسجدهای اسلامی و برجهای ناقوس کلیساهای قرون وسطی در اروپا و اسلوب معماری در آمریکا شده است.

تسلط آشوریان بر بابل باعث شد که میراث فرهنگی این شهر کهن در سراسر امپراطوری وسیع آشور گسترده شود.

در آن مدت دراز که یهودیان به اسیری در بابل بسر می بردند، زندگی و افکار بابلی در آنان سخت اثر کرد و آنان پس از رهایی از اسارت در بابل، آنچه را در بابل آموخته بودند، در نقاط دیگر جهان پراکندند.

تسلط ایرانیان و جانشینان اسکندر بر بابل سبب آن شد که تمام راههای بازرگانی و ارتباطی میان این شهر و شهرهای تازه تأسیس شده آسیای صغیر و یونان با کمال آزادی پر آمد و شد شود، و هر چه بیشتر، تمدن و فرهنگ بابلی به خارج از سرزمین بابل گسترش یابد.^۶

قسمت چهارم: آشور

آشور بنی پل^۷ در یکی از لوحه های خود می نویسد :
 من از شهرهای عیلام آن اندازه ویران کردم که برای گذشتن از آنها يك ماه و بیست و پنج روز وقت لازم است ؛ همه جا برای بایر کردن زمین نمك و خار افشاندم ، و شاهزادگان و خواهران شاهان و اعضای خاندان سلطنتی را از پیر و جوان بارؤسا و حکام و اشراف و صنعتگران همه را با خود به اسیری به آشور آوردم ، مردم آن سرزمین از زن و مرد را با اسب و قاطر و الاغ و گله های چهارپایان کوچک و بزرگ که شماره آنها از دسته های ملخ فزون تر بود به غنیمت گرفتم و خاک شوش و مدکتو و هلمتاش^۸ و شهرهای دیگر را به آشور کشیدم .

در ظرف يك ماه، تمام عیلام را به تصرف در آوردم و بانگ آدمیزاد
و اثر پای گله‌ها و چهارپایان و نغمه شادی را از مزارع برانداختم و
همه جارا چراگاه خران و آهوان و جانوران وحشی گوناگون
ساختم .

نقل از تاریخ تمدن ویل دورانت.

در گیر و دار حوادث تاریخی‌ای که ذکرش گذشت، تمدن
جدیدی در شمال بابل در حدود پانصد کیلومتری آن پا به عرصه وجود
گذاشت و بابل را تهدید می کرد، این تمدن متعلق به قوم آشور بود
که به علت کشمکش‌های دائم با قبائل کوهستانی مجاور خود، جنگنده
و پر طاقت بار آمده بودند. آشوریان به تدریج بر مهاجمان اطراف خود
چیره شدند و شهرهای سومر و عیلام و اکد را نیز بگشودند. نوبت به
بابل پر ثروت و باشکوه رسید که بی رحمانه بر آن تاختند و آنرا گشوده و
ویران کردند. سپس بر فنیقیه و مصر دست یافتند و در طی دو یست سال
با اقتدار و خشونت بر ویرانه‌های بابل و عیلام و سومر فرمان راندند.
دولت آشور در چهار شهر واقع در کناره دجله و نهرهائی که بدان
رود می ریخت مرکزیت یافت: شهر آشور که محل فعلی آن قلعه
شیرغات در خاک عراق است و اربلا (اربیل کنونی در عراق) و کلخ
یا نمرود کنونی در عراق و نینوا که اکنون قویون جیک نامیده
می شود و روبروی شهر موصل کنونی واقع است. نینوا پایتخت آشور
گردید و تا پایان کار مرکز فرمانروائی آنان بود.
اگر از بدو پیدایش تمدن بشری، چند گاهی هم در خاک بلاخیز
بین النهرین و بر ساحل دجله و فرات و کرانه‌های خلیج فارس آرامشی

دیده شده بود ، با ظهور دولت آشور و با خونریزی‌های بی حساب و کشتارها و قتل عامهای هراس انگیز شاهان قانون شناس و دیندار آن ، صلح و سلامت یکباره از این سرزمین رخت بر بست و صحنه‌های عجیبی از کشتار و وحشت ، در برابر چشم تاریخ گشوده شد .

ساکنان آشور مخلوطی از سامیان بابل و قبایل غیر سامی غربی و کوه نشینان کرد قفقاز بودند ، اوضاع و احوال زندگی این قوم نه چنان بود که آنان را ، چون بابلیان ، تن آسان و خوشگذران سازد ، آشوریان از آغاز تا انجام کار ، قومی جنگجو و شجاع باقی ماندند ، اندام درشت و ریش انبوه داشتند و گیسوان بلند می گذاشتند ، از نقشهای بازمانده آن زمان چنین می نماید که قامت رسا ، چهره گرفته و عبوس و پاهای ستبر آنان ، به آنان نیرو و اراده ای می بخشیده است که جهانی را از ساحل خلیج فارس تا آسیای غربی و ارمنستان و مصر و سواحل مدیترانه لگد کوب کنند . تاریخ آنان ، تاریخ شاهان و بندگان و تاریخ جنگها و پیروزیهای خونین و شکستهای پرماجرا و ناگهانی است .

جنگاوران آشور به خوبی از فنون آماده ساختن ارتش و به کار انداختن قوای نظامی در جنگ آگاهی داشتند ، اساس هنر جنگی آنها در این بود که حمله برق آسا می کردند و در صفوف دشمن تفرقه می انداختند و قسمتهای متفرق را جدا جدا از پا در می آوردند و این خود نشان می دهد که شیوه های جنگی ناپلئون بناپارت تازگی نداشته و آشوریان قرن ها پیش از فاتح فرانسوی به این شیوه آشنا بوده اند . صنعت آهن با اندازه ئی در میان آشوریان پیش رفته بود که می توانستند مردان جنگی خود را

به کامل‌ترین وجه با سلاح‌های آهنین مجهز کنند، تیراندازان و نیزه‌داران، کلاه‌خودهای مسین یا آهنین بر سر می‌گذاشتند و سپرهای سبتر با خود می‌داشتند و دامن چرمی که با پولک‌های فلزی پوشیده بود می‌پوشیدند، اسلحه آنان تیر و نیزه و شمشیر کوتاه و گرز و چماق و فلاخن و تبرزین بود، معمولاً شاه برارابه می‌نشسته و پیشاپیش بزرگان و مقدم بر همه می‌جنگیده است. گلوله‌های قلعه کوپ بانوک آهنین به کار می‌بردند، گاهی آنها را بانوسان طنا بها پرتاب می‌کردند و گاهی بر روی ارا به‌ها که به جلومی‌راندند، به کار می‌بردند، و کوزه‌های متعفن گازدار بر سر دشمن می‌ریختند تا روحیه او را خراب کنند و عقلش را مختل سازند.

آشوریان همه اسیران را نابود می‌کردند تا از رنج خوراك دادن آنها برهند، سران سپاه مغلوب را به وضع خاصی آزار می‌کردند، گوش و بینی و دست و پای آنان را می‌بریدند، یا آنان را از بالای برج‌های بلند به زیر می‌افکندند و یا زنده زنده از آنان پوست می‌کندند، یا زنده زنده بر روی آتش ملایمی به سیخ می‌کشیدند و کباب می‌کردند.

قدیم‌ترین قانون آشوری که تا این زمان باقی مانده است و بدست است، قانونی است مشتمل بر نود ماده که بر روی سه لوح نوشته شده و تاریخ ۱۳۰۰ سال قبل از میلاد مسیح دارد و آنرا در خرابه‌های شهر آشور یافته‌اند.

روپهمرفته می‌توان گفت که حکومت آشور يك دستگاه جنگی بوده و قوانینی هم که فرمانروایان آشور وضع کرده‌اند خشونت آمیز

وجنگی است، چه، جنگ برای مردم آشور بیش از صلح سودمند بوده، به همین جهت در تاریخ آشور بیشتر سخن از شهرهائی می رود که غارت شده، و دهکده ها و مزرعه هائی که ویران گشته، و اقوامی که از دم تیغ بی دریغ گذشته و قتل عام هائی که به عمل آمده است.

در آن هنگام که آشور بنی پل شورش برادر خود (شمش - شوم او کین) را فرو نشانید و پس از مدت درازی که مردم بابل در حصار بودند آن شهر را بگشود، وقایع نگاران شاهی نوشتند: «شهر منظره دلخراشی داشت که حتی آشوریان نیز از دیدن آن متأثر می شدند، بیشتر کسانی که در نتیجه بیماری یا قحطی جان داده بودند در خیابانها و میدانهای شهر افتاده و طعمه سگان می گردیدند، از مردم شهر و سربازان هر کسی رمقی بتن داشت خود را از شهر بیرون کشیده و به آن طرف باروها رسانیده بود و آنان که در شهر مانده بودند بقدری ناتوان بودند که نمی توانستند باندیشه فرار بیفتند. آشور بنی پل گریختگان را دنبال کرد و نزدیک به همه آنها را اسیر نمود و فرمان داد تا زبان سربازان را بکنند و با گرز سرهاشان را بکوبند و مردم شهر را در برابر مجسمه گاو ان بالدار سر ببرند و این نوع قتل عام شبیه به کاری بود که در زمان جدش سناخریب، پنجاه سال پیش از آن، صورت گرفته بود، جسد این قربانیان که مدت درازی بر روی زمین ماند، خوراک درندگان و مرغان هوا شد.»

آشور بنی پل در باره خود چنین گوید: «و تمام کسان و سرکردگانی را که بر من خروج کردند، پوست کردم و با پوست آنان ستونی پوشانیدم و برخی از آنان را در میان جرز دیوار گذاشتم و بعضی

دیگر را؛ سیخ کشیدم و گروهی را بر گرد ستون، سوار بر میله‌های نوک تیز کردم و آن میله‌ها را از میان ایشان گذرانیدم . . . رؤسای قبایل و کارمندان دیوانی را که شورش کرده بودند دست و پا بریدم . . .

الواحی که حاوی شرح کارهای شاهان آشور است، گرچه از نظر اینکه بیشتر به شرح خونریزی و آدمکشی‌ها پرداخته مایه ملالت خاطر است، لیکن این امتیاز را دارد که قدیمترین تاریخ مضبوط را در برابر چشم می‌گشاید، در این الواح آنچه مربوط به اوایل تاریخ آشور است، تنها به وصف پیروزی‌های شاهان پرداخته شده و از شکست آشورپاسخنی نمی‌رود، الواح مربوط به سالهای بعد، رنگ ادبی دارد و حوادث مهم زمان را به صورت جالبی وصف می‌کند.

مهمترین چیزی که نام آشور، خونخوار را در تاریخ تمدن بشری جاودانی ساخته است، کتابخانه‌های آن است. کتابخانه آشور بنی‌پل سی هزار لوحه طبقه‌بندی شده و فهرست دار دارد و به هر لوحه برجسبی متصل است که به آسانی می‌توان آنرا شناخت. بر بسیاری از لوحه‌ها این عبارت که مخصوص کتابخانه‌شاهی آشور بوده است دیده می‌شود: «هر کس این لوحه را از جای خود نقل مکان دهد به لعنت آشور و بلیت گرفتار شود و نام او و نام فرزندان او از صفحه روزگار محو گردد.» «آشور» و «بلیت» نام دو خدای آشوریان بود. اکثر این لوحه‌ها از الواح قدیمی تر نسخه برداری شده و بنا به اظهار خود آشور بنی‌پل قصدش آن بوده است که ادبیات بابلی را از دستبرد فراموشی حفظ کند. در بعضی از این لوحه‌ها گزارشهای رسمی در باره ستاره شناسی و طالع بینی و

دستورهای پزشکی و نسخه‌های طبی و گزارشهای سحری و سرودها و ذکرهای دینی و سلسله نسب پادشاهان و خدایان ثبت گردیده است و در میان همه الواح دو لوحه است که در آنها آشور بنی‌پل به دوستی و محبت و عشق به معرفت و بیان شور و شوق می‌پردازد. اما آشور بنی‌پل شاه مقتدر، که خود را شاه جهان می‌خواند، در روزهای آخر زندگی از بخت بد خویش نالید، و در آخرین لوحه‌ای که از وی بجای مانده است به آه و نندبه پرداخته و نالان و دردمند آرزوی مرگ کرده است. چهارده سال پس از مرگ وی بابلیان و مادها و قبیله‌ئی از سکا‌های ساکن قفقاز متحد شده بر آشور تاختند، نینوا را همانگونه ویران کردند که شاهان آشور پیش از آن، شهرهای شوش و بابل را ویران کرده بودند، باردیگر تاریخ از اصل خونین و دردناک تناوب پیروی کرد. فاتحان، نینوا را آتش زدند و مردم آن را یا کشتند و یا به اسیری بردند، کاخی را که آشور بنی‌پل به تازگی ساخته بود غارت کردند و به خواری درهم کوبیدند. با يك حمله انتقام جویانه، آشور از صفحه روزگار محو شد و از آن کشور ثروتمند خون آشام جز بعضی آئین‌های جنگی و سرستون‌های مارپیچی و لوحه‌های گلین یادگاری بر جای نماند. خاطره ستمگریهای این کشور که به منظور کشور گشائی و سود جوئی و غارتگری، در خشکی‌ها و دریاها، صورت گرفته بود بر جای ماند، به آنگونه که یهودیان در کتب خود از نینوا بنام (شهر خونریز آکنده از دروغ و دزدی) یاد کردند.

پس از مدت کوتاهی از آشور جز نامی بر جای نماند، و کاخهای

آن به صورت ویرانه‌هایی در زیر ریگهای روان مدفون گشت .
 دویست سال پس از ویرانی نینوا ده هزار نفر از همراهان گزنقون
 یونانی که از ایران بازمی گشتند در راه خود از ایران به یونان ، از
 روی تل‌های خاکی که روزی نینوا نامیده می شد ، گذشتند ، بی آنکه
 بر خاطر آنان بگذرد که پا بر روی پایتختی دارند که روزی بر نیمی از
 جهان آباد فرمانروائی داشته است .
 از آن‌همه کاخها و معبد‌ها که شاهان جنگاور و دیندار و خون‌ریز
 آشور برای زیبا ساختن پایتخت خود برپا کرده بودند ، یک پاره سنگ
 هم به چشم این رهگذران نمی خورد . حتی آشور خدای ابدی آن شهر
 نیز مرده بود .^{۱۰}

قسمت پنجم: خلیج فارس در شاهنشاهی هخامنشی

د من پارسیام ، از پارس مصر را گشودم ، من فرمان کندن این
 ترعه را داده ام ، از رودی بنام پیراوه (نیل) که در مصر روان
 است ، به دریائی که از پارس آید . سپس این جوی کنده شد چنان
 که فرمان دادم و ناوها آیند از مصر ، از میان این جوی به پارس
 چنان که مرا کام بود ،

از کتیبه داریوش بزرگ در کانال سوئز.

سالیان دراز ، در سر زمین‌های هخامنشی خبرهایی از نعمت و
 فراوانی طلا و نیز از وجود اقوام دریائی در آن طرف اقیانوس هند و
 آن طرف رود هندوش که رودسند امروزی است بر سر زبانها افتاده بود ،

از زمانهای دور ، ایرانیان می دانستند که تیره‌هایی از آریائی‌ان از رود هندوش گذشته و در دامنه کوههای پر برف شمال سکونت گزیده‌اند و می دانستند که به سبب وجود آبهای فراوان کوههای شمال که به دریای جنوب می ریزد، سرزمینی زرخیز در درهٔ پر برکت سند وجود دارد . روابط تجارتي و رفت و آمد غیر منظم بازرگانی و جهانگشائی بین ساکنان جلگه بین‌النهرین و کشور عیلام از روزگار دیرین برقرار بود ، چون نوبت به مبادها رسید ، کمابیش این رفت و آمدهای دریائی نامنظم و قهرمانی بجای بودولی به سبب گرفتاری پادشاهان ماد در ولایات شمالی و نبردهائی که در آنطرف خاک ماد صورت می گرفت، پادشاهان ماد کمتر به فکر دریای پارس افتاده بودند.

کوروش کبیر مرز کشورش را در آنطرف کوههای افغانستان امروزی و به نزدیکی‌های سند قرار داده بودولی داریوش بزرگ چون به مصر شتافت و بادریا نوردان و دانشمندان آن سرزمین کنگاش نمود، دانست که بدون وجود سرزمین زرخیز پهناور آریائی هند شاهنشاهی جهانی اورونق و نظم اقتصادی در خور و شایسته نخواهد داشت. سودای پیوستن دریای مدیترانه به دریای سرخ و خلیج فارس و دریای عمان و امکان تجارت دریائی بین هند و مدیترانه از راه خلیج فارس و بحر احمر و دریای مدیترانه با حفر ترعهٔ سوئز، شاهنشاه هخامنشی را به فکر تسخیر هندوستان و گشودن کانال سوئز انداخت . برای این کار تدبیر جهانگشائی اقتضا داشت که قبلا در اطراف هندوستان از راه خشکی و دریا مطالعه و تحقیق شود و هم چنین از سرزمینهایی که بر کنارهٔ اقیانوس هند در راه

مصر- هندوستان واقعند آگاهی دقیق فراهم آید، از این جهت داریوش گروهی را مأمور مطالعه هند از راه دره سند کرد، این دسته اکتشافی پس از بازدید بلخ و قندهار و سرزمین پُختو و کوههای بلند آن سامان به دره سند رسیدند و از آنجا به کنار اقیانوس هند آمدند و در همه جا خصوصیات ارضی و مردمی که در آن سرزمین هازندگی می کنند، راهها، پایگاههای نظامی و امکانات تجارتي آن مناطق را یادداشت کردند و چون به اقیانوس هند رسیدند به امر داریوش بادبانها برافراشتند و به کشف و تحقیق در مناطق دریائی اقیانوس هند و خلیج فارس و دریای عمان و بحر احمر پرداختند.

گروه دریائی ایران به فرماندهی «سیلاکس کاریانده» یونانی از مردم کاریانده و عده ای افسران یونانی که در نیروی شاهنشاهی داریوش خدمت می کردند و دریانوردان ایرانی، سواحل افریقا و گرداگرد سرزمین عربستان و کشور لیبی را دور زده و از راه بحر احمر به کانال سوئز که به امر شاهنشاه هخامنشی در مصر کنده شده بود، رسیدند و ارتباط دریائی و نظامی بین مدیترانه و هندوستان و در واقع بین اروپای امروزی و هندوستان را برقرار کردند.

هرودوت، مورخ یونانی نوشته است که: «قسمت بزرگ آسیا، بوسیله داریوش کشف شد و این در زمانی بود که او می خواست بدانند رود سند در کجا به دریا می ریزد، این رود پس از نیل رود بزرگی است که در آن بزمجه یافت می شود.»

در میان اشخاصی که داریوش از آنها انتظار اطلاعات صحیح داشت و برای کشف این موضوع او را مأموریت داد، اسکیلان یا سیلاکس نامی بود از اهل کاریاند. این هیئت از شهر «کاسپاتیر» از اراضی «پاکتیا» حرکت کرد و به طرف مشرق به دریاسرازیر شد، بعد فرستادگان به طرف مغرب رفتند و در ماه سیام بجائی رسیدند که لیبی را دور زدند و پس از آن داریوش مردم هند را به اطاعت خویش در آورد.

بنابر روایت هرودوت هیئت فرستادگان داریوش از رود سند سرازیر شده و سواحل مکران و بلوچستان امروزی در دریای عمان را پیموده به خلیج فارس آمدند، و از آنجا از سواحل عربستان گذشته و از باب المندب وارد بحرا حمر گردیدند و پس از طی ترعه‌ای که به امر شاهنشاه هخامنشی در مصر ساخته شده بود و امروز کانال سوئز به جای آن قرار دارد به مصر سفلی وارد شده و از آنجا به دریای مدیترانه رفتند. این هیئت در سواحل افریقا مطالعات و مشاهداتی نمودند که به عرض شاهنشاه رسانیده شد.

بی شک جزیره خارك کنونی در راه بازرگانی مهم دریائی عهد هخامنشاهی که وسیله سریع و صحیح ارتباط مدیترانه و هندوستان و راه پر برکت اقتصادی و تجارتي روزگار هخامنشی بوده است، نقش مهمی داشته و روزگار رونق و آبادانی خود را در آن عهد به خوبی دیده است.

در این زمانها است که هند غربی بنام شهرستان هندوش در آمده

و یکی از شهرستانهای کشور بزرگ شاهنشاهی هخامنشی است و در کتابها می‌خوانیم که يك زن هندو به نام بوساسا مهمانسرای در شهر کیش برپا نمود.

اسکندر در خلیج فارس

اسکندر، پس از تسخیر سرزمینهای کرانه رود سند در هندوستان، آرزومند بود که از راه دریا از سند گذشته به دریای عمان و خلیج فارس راه یابد و سپس از سرزمینهای دوردست و اسرار آمیز عربستان جنوبی و یمن و آفریقا که آن روز گار برای جغرافی دانها و سرداران و بازرگانان ناشناخته بود دیدن نماید و آنها را جزو قلمرو کشورهای فتح شده خود در آورد.

اسکندر می دانست، که پیش از او جهانگشایان و سرداران و دریا-نوردان جسور بابل و عیلامی و پارسی و آشوری گاه به گاه از این دریای پرمخاطره گذشته و در دل دشت های عربستان جنوبی سیروسفر کرده اند.

وی از سرداران و مشاوران خود شنیده بود که داریوش کبیر شاهنشاه هخامنشی، ناوگانی را مأمور مطالعه در آبهای خلیج فارس و دریای هند و پیمودن پیرامون عربستان کرده است. شاید اولین بار این گروه ایرانی به همراهی سیلاکس کاری آمده، دریا نورد یونانی قسمتی از دریای هندو سواحل عربستان را پیموده، از دریای سرخ گذشته بود و آنگاه از طریق اقیانوس هند راه دریائی مصر را یافته، از راه دامنه کوههای زاگرس مراجعت و گزارش سفر خود را به شاهنشاه هخامنشی تقدیم کرده بود.

اسکندر که سرمست غرور جهانگشائی و آرزومند کشف سرزمینهای دوردست و مطیع کردن اقوام و ملل مختلف بود، خود تصمیم گرفت که از کرانه سند به دریای پارس رود. پس در سال سیصد و بیست و شش قبل از میلاد مسیح، از دهانه رود سند عبور نمود و مسافتی چند در دریا براند، ولی موجهای هراس انگیز دهانه رود سند، در نخستین روزهای سفر دریائی او را از عبور از دریائی ناشناخته بر حذر داشت. از آن گذشته، گروهی از سپاهیان او که می‌بایست از بلوچستان و کرمان و دشت‌های ساحل خلیج فارس گذشته به بین‌النهرین سرازیر شوند تا به فرمان او در بابل گرد آیند، در خشکی، بادشوارها و سختی‌های فراوانی روبرو شدند، و وی می‌بایست آنها را سرپرستی کند، تا شاید از خطرهای فراوانی که بر سر راه آنها بود جان بدر برند. از این رو، اسکندر، در دهانه رود سند، باز ایستاد و رب النوع دریا را ستایش نمود و قربانی فراوان کرد و در جامهای زرین، بر روی دریا شراب نوشید و

فرمان داد که دو گاونر و دو جام زرین پراز شراب را به رسم قربانی به دریا افکنند. آنگاه نئارک یا نئارخس سردار دریائی وفادار خود را از راه دریا، روانه نمود و هنگام عزیمت او، خدای دریاها را نیایش کرد و از او چنین خواست: «ای خدای قادر دریا نوردی، نئارک را در دریای پارس تامصب رجهل حمایت کن، و او را سالم باز گردان.» و خود فرماندهی سپاه خشکی خود را عهده دار و راه خشکی را به سوی کرمان درپیش گرفت. سپاهیان اسکندر که بیش از ۲۵ هزار پیاده و سوار بودند از بیابانهای خشک و دهشت انگیز ساحل رود سند به طرف ارییت و ادريت و گذرؤزی که بلوچستان امروزی است به حرکت درآمدند.

آوازه جباری و بیداد اسکندر در همه جا پیچیده بود و همه ساکنین ایران زمین آنروز که شامل دهانه رود سند تا کوههای هندو کش و سرزمینهای بلوچستان و کرمان و سیستان و خراسان و خوارزم در مشرق ایران بود، کینه اسکندر را در دل می داشتند زیرا او را کسی می دانستند که بنیاد پادشاهی ایران را از بیخ و بن برکنده و مردم کشورها را از دم تیغ گذرانده است، اینان آماده آن بودند که هر چه بتوانند و در هر کجا فرصتی به دست آرند به سوی او و سپاهیان او بتازند و آنها را از پای در آورند.

در دشتهای پهناور و بی آب و علف بلوچستان و در مناطق کوهستانی و گذرگاههای سخت آن، برای ایرانیان تازه شکست خورده خونین دل موقع مناسبی به دست آمده بود تا گاه و بیگاه، در شب یا روز، دزدانه

یا آشکار ، به سپاهیان اسکندر هجوم برند و آنان را به نقاط سخت و دشوار و کم آب و بی آذوقه در ریگ روان و گذر گاههای کوهستانی نمکین بستوه آورند . نوشته اند که بسیاری از سپاهیان اسکندر در جنگهای محلی وزد و خوردهائی که با طوایف بومی این سرزمین کردند از پای درآمدند ، یا از گرسنگی و بی آبی در میان ریگهای روان دفن شدند . گودالها و چاههایی که روی آن با چوب و شن و خاشاک پوشانیده شده بود جایجا سربازان و باروبنه اردوی اسکندری را در کام خود فرومی کشید و نابودمی کرد؛ مردم بر سر راه او خرمن هارا آتش می زدند ، علفزارها را می سوزانیدند و خود به کوهها و بیغولهها فرار می کردند .

اسکندر که به اینهمه سختی راه و مقاومت و جنگ و گریز مردم این سرزمین ها نیندیشیده بود ، بکلی فرسوده گشت ، نوشته اند که بارها در این راه برای خدایان خود قربانی کرد .

لئونارد دارمحبوب او در کوالا در سرزمین ارا بیت در بلوچستان با طوایف بلوچ جنگید و جان گروه بی شماری از سربازان اسکندر را فدا کرد . از آن پس اسکندر دستور داد که سپاهیان هرا انسان بومی را ببینند ، شکار کنند ، ازینرو گروههای بیست و سی نفری بشکاریک انسان برهنه پای بلوچ می رفتند و تا او را از پادرنمی آوردند از پای نمی نشستند . سرانجام ، اسکندر پس از شصت روز راه پیمائی به پورا که در حدود فهرج کنونی قرار داشته و آن روز گارمر کز گذروزی یعنی بلوچستان بوده است ، رسید .

دشواری که پیش آمد و تفرقه‌هایی که برای حفظ سپاه در اردوی اسکندر افتاد ، او وسپاهیانش را از ترس ساحل‌نشینان و برای انتخاب راه‌هایی که به آب و آبادی و آذوقه نزدیکتر باشد از کرانه‌های دریا دور کرد . همچنین ناوگان دریائی او را که به پشتیبانی سپاهیان زمینی فرماندهی نثارک پیش می‌رفت دچار وحشت و اضطراب نمود ، نثارک که با ۳۲ کشتی بزرگ و کوچک ناوگان دریائی اسکندر را بسوی خلیج فارس پیش می‌راند ، کمتر از اسکندر دچار بدبختی و مصیبت نشد . همه آنهائی که ازدور و نزدیک توانسته بودند ، خود را از حمله پیکانهای کشنده سپاهیان اسکندر برهانند و بگریزند به کرانه‌های دریا روی آوردند و در درون جزیره‌ها و برکناره ساحلها ، کمین گاهها و مخفی گاهها جستند و چون از دریا نوردان اسکندر ، کسانی برای بردن آب و یا تهیه آذوقه به ساحل یا جزیره‌ئی پای می گذاشتند ، چابک و آرام ، بدانها حمله می‌بردند و انتقام می‌کشیدند .

نثارک دریادداشت سفر خود نوشته است که در دهانه رودخانه تومیروس که شاید در نزدیکی جاسک یا چاه بهار کنونی به دریا می‌ریخته است ، مردم چون ما را دیدند ، با نیزه های خود مسلح شدند و در کنار دریا بصف ایستادند و ناخن‌های آنان چنان نیرومند بود که با فشار چنگ ، ماهیان بزرگ را بدو نیم می‌کردند و شاخه‌های درختان را با ناخن می‌پریدند . لباسشان از پوست نهنگ و خانه‌هاشان از استخوان ماهی بود . پس از آن نثارک یادداشت کرده است که با گذشتن از سواحل آباد و باغستانها و خرماستانها ، به شهر کی رسیدیم

و چون آذوقه و آب دریا نوردان به پایان آمده بود به تهیه آب و آذوقه ناگزیر می شدیم . از این رو ، با هدیه خطری که ساحل برای ما داشت ، من شخصاً به همراهی سه چهارتن از همراهان خود در کرجی کوچکی سوار شده بسوی ساحل راندم . نگهبانان شهر که کرجی کوچکی را با چهارتن سر نشین ساده دیدند ، با خوش بینی و مهمان نوازی ما را پذیره شدند و آب و غذا بما دادند ، من اجازه گرفتم که بدرون شهر بروم ، پس از ورود ، به بهانه دیدار فرمانروای شهر ، بدرون دژ راه یافتم ، چون به بام قلعه برشدم ، من و همراهانم چند نفر نگهبان قلعه را غافلگیر کردیم و کشتیم و به ناویان که در دریا ، نزدیک ساحل ، منتظر علامت ما بودند ، دستور حمله دادیم . بدینگونه آنان به شهر حمله ور شده ، از کشت و کشتار هر چه توانستند ، دریغ نکردند .

پس از چندی ، کمی آذوقه ، سربازان نثارک را در تنگی می نهد و چون آنان از شهرهای آباد و پر آذوقه که نگهبانان زیادی می داشته ، هراسناک بوده اند ، بناچار در جزیره های غیر مسکون فرود آمده از لیفه درخت خرما تغذیه می کرده اند .

در حوالی شهر کانازیدا که شاید در انتهای بحر عمان و نزدیک به دهان خلیج فارس قرار داشته است ، نثارک و سرداران او به وحشت و دلهره عجیبی گرفتار می شوند ، زیرا شنیده بودند که در آبهای این ناحیه ماهیانی وجود دارند که دم خود را بکشتی زده آنرا واژگون می کنند . نثارک می نویسد که آنروز در دل دریا غوغای عجیبی برپا بود . نزدیک بود که این نهنگهای عظیم الجثه کشتی های ما را درهم

شکنند و با عماق دریا فرو فرستند ، دریا نوردان در تشویش و نگرانی
بسر می بردند .

پس از آن ، نثارك بدماغهٔ مسنا که هم اکنون موسندام نامیده
می شود ، می رسد و نوشته است که از کنار این دماغه ، دارچین و ادویه
به بابل و سوریه می برند . نیروی دریائی اسکندر پس از گذشتن از
کرانه های موسندام که بی دشواری و جنگ و ستیز انجام نیافته است ،
به رودخانهٔ آنامیس یا آرامیس که امروز میناب نامیده می شود و از
نزدیک شهر آرموزایا یا ارگانا (میناب کنونی) می گذرد ، می رسد .
نثارك در ساحل این شهر ناوگان خود را متوقف می کند و
چون می شنود که اسکندر نگران و خسته و فرسوده ، در پنج منزلی
آنجا ، در سالامونت که شاید جلگهٔ بندر عباس کنونی باشد سراپرده
زده است ، با يك ارا به و پنج نفر همراه بسوی اردوی او می شتابد .
حاکم دست نشاندهٔ منطقهٔ آرموزایا برای آنکه حسن خدمتی نشان داده
باشد ، با شتاب بسیار خود را به اردوی اسکندر می رساند و او را بر سلامت
نثارك و ناوگانش مژده می دهد . اسکندر که در بیابانهای بلوچستان
نخستین بار در عمر خود ، خود را عاجز و زبون و نگو نبخت دیده است ،
امیدی به باز گشت نثارك نداشته و تصویری کرده است که او و همراهانش
در دل آبهای تیره فرو رفته ، یا بدست ماهیخواران برهنه پای بلوچ از
پای درآمده اند ، سخنان حاکم را باور نمی کند ، آنگاه او را در بند
می کشد ، تا از درستی و نادرستی گفتارش خبری باز آید و گروهی
را به جستجوی نثارك به ساحل دریا می فرستد . نثارك و همراهانش

که بسبب سختی‌های سفر دریا، ژنده‌پوش و سوخته رنگ‌ود گرگون شده بودند، از کنار فرستادگان اسکندر می‌گذرند، بی آنکه دو گروه همدیگر را باز شناسند. لیکن پس از طی کردن مسافتی باز پس می‌نگرند و بعد از گفت‌و شنود، به هویت یکدیگر پی می‌برند.

نوشته‌اند که اسکندر پیش از رسیدن تئارک ناتوان و نومید و بیمار شده بود، تا آنجا که برزبونی و درماندگی خود بارها بگریست و از برای جلب مرحمت خدایان قربانیها کرد و به ژوپتر خدای خدایان خویش توسل جست و می‌گفت من که همواره بخت را با خود یارداشتم و پیروز بستم می‌خواندند، هرگز چنین در چنبر سختی‌ها زبون نیفتاده بودم ولی باز هم روزگار بایسر فیلیپ مقدونی همراه شد، تئارک و همراهانش در رسیدند. اسکندر نخست، تئارک را باز شناخت لیکن پس از دادن نشانیها، چون او را باز شناخت، در آغوش کشید و فرمان داد تا سپاهیان به رقص و شادی برخیزند و برای خدای دریاها قربانی کنند. سپس تئارک را گفت با گروهی از ناویان از راه خشکی رهسپار بابل شود. تئارک که خود را در نیمه راه افتخار می‌دید خواهش کرد که اسکندر اجازه دهد تا او مأموریت خویش را از همان راه دریا بانجام رساند.

تئارک پس از بازگشت به آرموزایا برای خود ادامه داد و به آواراکتا که گویا جزیره قشم یا جزیره کیش کنونی بوده، رسید و در آن جزیره درختانگوردید، پس از آن بسوی گتس یا گتته برانند و در راه از آپوستانی که محل آن نزدیک به بندر شیوی امروزی است،

گذر کرد. در گتس گوسفند و بز وحشی فراوان دید و شاید این محل همان باشد که امروزش گناوه می‌نامیم. سپس به کوه‌گانا که جای آنرا بندر کنگان کنونی نوشته‌اند رسید و ۲۱ روز در آنجا توقف کرد. در کنار رودخانه سینا کوس (رود مند) توقف کرد تا گندم‌هایی که اسکندر از شهر فیروزآباد کنونی برای او فرستاده بود برسد، پس از آن به مزامباریا یعنی بندر بوشهر کنونی یا حوالی ریشهر رسید، رودخانه گراتیس (رودشور) را بدید و به ریگ و دیلم که امروز دوبندر بر ساحل دریامانده‌اند کشتی‌راند، از آنجا به دهانه رودخانه آروزیس یا اندیان که امروز هندیان نام دارد نزدیک شد و چون به قریه دری‌دوتیس بر کنار کارون رسید اطلاع یافت که اسکندر در شهر شوش است. اسکندر فرمان داده بود بر روی رودخانه پلی بسازند تا سربازان از آن بگذرند و سدها و بندهایی را که بروزگار هخامنشیان بر روی دجله و فرات بسته بودند تازه‌مینهای بین‌النهرین را از آب گرفتگی حفظ کند و برای آبیاری جلگه‌های مرتفعتر سودمند باشد و در هنگام هجوم اقوام بیابانی بادیه مانع ورود آنها گردد، خراب کرده و بشکنند.

اصل سفر نامه تئارک درست نیست، تاریخ نویسان از روی تاریخ آریان که با اسکندر همراه بود و یادداشت‌های سفر تئارک را دیده و خلاصه کرده‌است، مطالبی در کتابهای خود آورده‌اند. تئارک در یادداشت سفر خود نوشت: «هیچیک از سواحلی که پیمودم مانند سواحل خلیج فارس پر کشت و زرع نیست، عطرو ادویه از عربستان، از راه دریای پارس می‌آورند و به بابل می‌برند.»^{۱۱}

اقوام تازی بر ساحل خلیج فارس

نژاد سامی که تازیان شاخه‌ای از آنند، در شبه جزیره عربستان پرورده شده و بار آمدند. این شبه جزیره در کناره دریای سرخ و اقیانوس هند واقع است، و از راه اقیانوس هند به خلیج فارس پیوند دریائی دارد. راه دریائی جنوب ایران به سواحل شبه جزیره عربستان از دیرباز شناخته شده و مورد استفاده دریاوردان بوده است. از راه خشکی جلگه بین‌النهرین و کرانه‌های دجله و فرات از طریق کشور عراق و بادیه و صحرا مرزهای ایران را بخاک شبه جزیره عربستان مربوط می‌سازد. شبه جزیره عربستان، سرزمینی است خشک، بیابانی، با بادهای گرم و سوزان و واحه‌هایی کم آب. قسمت پهناوری از این سرزمین را توده-

های شن و ریگ روان پوشانیده و غیر مسکون ساخته است و هیچ موجود زنده‌ئی در این ناحیه امکان زیستن ندارد.

خشکی و گرمی و کم محصولی شبه جزیره عربستان باعث شده است که، مردم آن سرزمین در جستجوی مرتع و آب و سایه بطرف سواحل، یعنی کرانه‌های دریای سرخ و اقیانوس هند رانده شوند، یا بجانب دشتهای سرسبز و کوهستانهای پر آب جلگه بین‌النهرین و سوریه و شام روی آور شوند، تا از رنج زندگی در صحاری خشک عربستان در امان بمانند. اما گروهی از آنان به اقامت در داخل شبه جزیره دل خوش کرده و در آنجا باقی مانده‌اند. آنان که در سرزمین خود بجای مانده‌اند تمدن اعراب بادیه‌نشین را بنیاد گذارده‌اند.

بدویان که بسبب وضع سخت زندگی و ناهمساعدی محیط، سخت کوش و پر طاقت و مصمم بار آمده بودند، تا ظهور دین اسلام از لذائذ زندگی و آسایش حیات غافل بودند و در کمال سادگی و در حسرت بصری بردند. اینان مدت درازی بازرگانی مشرق را از راه بیابان بعده داشتند، از بندر عدن کالاهای هندی و چینی را بار کرده با کاروانهای صبور و پر تحمل خود از راههای خشکی به بابل و فنیقیه می بردند، در داخل شبه جزیره وسیع خود شهرها و کاخها و معابدی ساخته بودند و مانند ملل قدیم، خدایان چند گانه را می پرستیدند، بیگانگان را اجازه ورود به سرزمین خود نمی دادند، قیافه‌های سوخته و قامت بلند و صراحت لهجه و احساس تند و خون گرم آنها، آنان را در نزد ملل همسایه مردمی عجیب، دور از تمدن، بیابانی، سخت جان، فقیر و قانع جلوه گر ساخته بود.

این سرزمین بعلت بدی آب و هوا ، راههای سخت ، آفتاب سوزنده ، باد کشنده ، و صحراهای اسرار آمیز غیر مسکونش برای ملل همسایه غیر مکشوف و مبهم مانده بود . اکدی ها و بابلی ها و بطریق اولی عیلامی ها و آشوری ها از حیث زبان و خط و آداب و عادات با اعراب ساکن شبه جزیره عربستان تفاوت کلی داشته و اگر اقوامی از نژاد سامی هم در میان این ملل بوده اند نمی توان آنها را سامی خالص و یا عرب دانست .

در دوره آشوریان از کتیبه‌ئی که از آشور بنی پل بجای مانده است پادشاه آشور چون شرح تعمیر و تجدید کاخ سناخریب ، جد خود را بیان می دارد اشاره می کند که «شاهان عرب را که با من پیمان شکنی کرده و به اسارت من در آمده بودند مجبور ساختم که ناوه گل بکشند و کلاه بیگارها بر سر گذارند و در ساختن عمارت حرم بکار پردازند...» روزها ناچار بودند که خشت های بنا را به قالب بزنند و در آن حین که موسیقی مشغول نواختن بود ، این اسیران مجبور بودند که کار اجباری خود را تا شامگاه به پایان رسانند .

از این کتیبه آشور بنی پل معلوم می شود که در زمان او اقوام تازی بر گرد امپراطوری آشور سکونت داشته اند که او شاهان نافرمان عرب را به اسیری آورده و آنها را به گل کشی واداشته است . از این لوح که بگذریم ، هیچگونه سند یا سنگ نوشته‌ئی در دسترس نیست که وجود اقوام تازی را تا اوائل دوران ساسانیان در کناره خلیج فارس مسلم بشناسد .

در دوره اشکانیان ، عنصر آریائی سفید پوست ایرانی توانست

سیاهان بومی خلیج فارس را در دریای عمان از سواحل خلیج فارس بیرون کرده آنها را تا جزیره سرندیپ براند. شاید در همان زمان اعراب شبه جزیره عربستان هم که در فشار سیاه پوستان هم بوم و بر خود بودند، در راندن سیاهان از جزیره العرب بسوی افریقا از ایرانیان کمک گرفته و یا بکمک ایرانیان شتافته باشند.

محمد بن جریر طبری معتبرترین مورخ اسلامی نوشته است که در زمان اشکانیان عربها همه در حجاز و بادیه و مکه و یمن بودند، آن گروه که در حجاز و بادیه بودند چارتنگی و قحطی شدند و از بیم اشکانیان نتوانستند به عراق بیایند، بنابراین از حجاز به بحرین رفتند و بحرین جزو قلمرو ایران بوده است.

ابوالفرج اصفهانی مورخ دیگر، می نویسد بعضی از خاندانهای عرب به ناحیه هجر در بحرین رسیدند و چون مردم آن دیار از ورود ایشان جلوگیری کردند، جنگی در گرفت و اعراب در بحرین ماندند و باز طبری نوشته است که در زمان اردشیر بابکان در بحرین حاکمی بود که حصار محکمی داشت، اردشیر به جنگ وی سپاهی فرستاد و او را شکست داد و پس از یکسال محاصره شهر گشوده شد و خزائن او را به ایران آوردند، اردشیر پسر خود شاپور را به فرمانروائی آن سرزمین فرستاد و تاج شاهی آنجا را باو بخشید.

آنچه محقق است اردشیر ساسانی نخستین شهریاری بود که عربها را پس از آوارگی و پراکندگی و تحمل فشار سیاهان شبه جزیره عربستان اجازه داد تا در کنار خلیج فارس و دریای عمان بخط ساحلی نزدیک شوند، بیش از این قرینهائی براینکه در ناحیه وسیع بحرین،

عمان ، مسقط ، ازیکسو و در سواحل دجله و فرات و سرزمین بین‌النهرین از سوی دیگر قومی عرب نژاد زندگی کرده باشد دردست نیست . در فاصله پادشاهی اردشیر ساسانی تا شاپور ذوالاكتاف که عرصه پهنای بادی عربستان تا کناره‌های فرات میدان کشمکش ایران و روم شده بود ، عناصر تازی که در بادی جنوبی می‌زیستند بطرف سواحل خلیج فارس روی آوردند ، تا سرانجام در دوره کودکی شاپورسازش و صفائی که از دیرباز میان پارسیان و تازیان وجود داشت بهم خورد و برای اولین بار عرب‌های ساکن حدود سواحل جنوبی خلیج فارس نافرمانی کردند ، و بسواحل شمالی خلیج ، کرانه‌های پارس و خوزستان ، دست اندازی روا داشتند . اینان بسختی سرکوب شدند و برخی از قبیله‌های تازی مانند تمیم و بکر و عبدقیس که در این شورش شرکت داشتند تارومار گردیدند و شاپور آنها را در سواحل شمالی خلیج فارس و جنوب کرمان پراکنده کرد . می‌توان گفت در همین زمان بود که عرب‌ها بساحل شمالی خلیج فارس آمدند و بعنوان رعایای شاهنشاهی ایران در گوشه و کنار سواحل اقامت گزیدند و ماندگار شدند .

خوزیه‌ها که مردم خوزستان بودند و سایر ایرانیانی که برای کارهای خود به بحرین آمده بودند ، در سرتاسر ساحل و جزیره‌های خلیج فارس با تازیان آمیزش کردند و از این اختلاط ، نژاد مخلوطی پدید آمد که تازیان خالص آنها را عرب نمی‌شناختند و بنام «دخیل» یعنی دورگه می‌نامیدند .

اردشیر در آغاز کار خود ، پس از گرفتن اهواز بولایت کوچک میسان یا میسن که در مصب شط دجله و ساحل خلیج فارس بود بشتافت ،

این ولایت در دست اعرابی بود که از عمان آمده بودند و پیشرو طوایف عربی بشمار می‌رفتند که درست در آغاز شاهنشاهی ساسانی ناحیه حیره را در مغرب فرات فرو گرفتند و امیر نشین تازه‌ئی بنام حیره تشکیل دادند که تابع شاهنشاهی ساسانی ایران بود و در واقع حصاری محسوب می‌شد که سرزمینهای جنوبی ایران را از تاخت و تاز اعراب بدوی چادر نشین بادیه محفوظ می‌داشت و ملوک آن دست نشانده شاهان ساسانی و خراجگزار و فرمانبردار آنان بودند .

از طرف دیگر در شمال بادیه الشام دولت عربی کوچکی بنام غسانیان وجود داشت که خراجگزار و متحد رومیان بود . بنا بگفته ابن البلخی در فارسنامه، شهر (خط) را که پایتخت جزایر بحرین بود اردشیر بابکان بنا کرد و در پادشاهی شاپور معروف به ذوالا کتاف تازیان مقیم بحرین که در ناحیه هجر ساکن بودند شورش کردند و شاپور بوسیله نیروی دریائی آنان را بر جای خود نشانید و به گفته سر آر نولد ویلسن در کتاب خلیج فارس ، این جنگ پس از جنگ سناخرب پادشاه آشور نخستین جنگ دریائی است که در تاریخ قدیم ثبت شده است .

شاپور هجر و یمامه را که در دست تازیان نافرمان افتاده بود باز گرفت و قبیله تازی بنی تغلب را در دارین و خط که از شهرهای بحرین بودند جای داد . نوشته اند که شاپور در محل شهر فعلی قطیف از کشتی پیاده شد و سرکشان قبیله تازی عبدقیس را نابود کرد . خسرو انوشیروان پادشاه ساسانی، و هرز سردار ساسانی را با کشتی هائی به کشور یمن فرستاد و بکمک عربهای که از شبه جزیره عربستان به یمن آمده بودند،

حبشی‌ها را از یمن براند و سرزمین یمن با ساکنین عرب و غیر عربش به شاهنشاهی ساسانی پیوست . پس از مرگ وهرز خسرو انوشیروان پادشاهی یمن را به وین که او نیز از اسواران دربار ساسانی بود واگذار کرد، هرمز چهارم وین را از حکمرانی یمن برداشت و مروزان را بجای او نشانید . پسر مروزان که خوره خسرو نام داشت بفرمان خسرو دوم بر تخت حکمرانی یمن نشست و پس از او دیگر سرداران ایرانی بر یمن حکمروا نبودند .

جزیره بحرین و تازیان مقیم آن نواحی تا زمان پادشاهی خسرو - پرویز پادشاه ساسانی فرمانبردار شاهان ایران بودند و در سال هفتم هجری منذر بن ساوی از طایفه عبدقیس که از سوی شاهان ساسانی بر بحرین حکومت می کرد مسلمان شد و مرزبان ایرانی آن سرزمین که اسپدوه نام داشت و در هجر ساکن بود نیز بدین اسلام درآمد و پس از چندی مردم بحرین از کیش اسلام برگشتند و مالیات اسلامی را نپرداختند چنانکه بهنگام مردن منذر بنا بنوشته‌های بازمانده، مسلمانی در بحرین باقی نماند . بدین ترتیب از سوی بحرین امروزی اقوام تازی از شبه جزیره عربستان بساحل ایران در خلیج فارس رسیدند و با بسط و نفوذ اسلام که بتدریج تمام ساحل خلیج فارس را فرا گرفت ، عرب‌ها هم در تمام سواحل خلیج فارس و دریای عمان آمد و شد کردند و در آنجاها بماندند . روایت کرده‌اند که ایرج پسر کیقباد پادشاه محلی لارستان که نواحی تحت فرمانش بر ساحل خلیج فارس بود ، در سال صدم هجری اسلام آورد و بنام علاءالدین ایرج نامیده شد . از این روایت معلوم می‌شود

که تا سال صدم هجری هنوز قسمت عمده‌ئی از سواحل خلیج فارس بدست عربها نیفتاده بود و در آن سامان جنگ و گریزهایی جریان داشته. پس از ظهور اسلام، عربهای بادیه نشین که بتازگی مسلمان شده و ایمانی استوار داشتند در زمان خلیفه دوم عمر بن خطاب از ضعف و آشفتگی دربار ساسانی استفاده کرده، برای عرضه کردن دین اسلام به ایرانیان از بادیه گذشته، به تیسفون که پایتخت ساسانیان بود روی آوردند. از زمان اردشیر بابکان، تیسفون پایتخت ایران شده بود و بر کنار دجله جای داشت و چون عربها آنرا بگرفتند نام مدائن بر آن نهادند. علت انتخاب این نقطه برای مرکز فرمانروائی ساسانی آن بود که شهر استخر در فارس دیگر درخور عظمت و پهنای دولت ساسانی نبوده و اردشیر که اشکانیان را در خوزستان و بین النهرین شکست داده و بر ساحل خلیج فارس و دجله و فرات پیروزی نهائی بدست آورده بود، ناگزیر بود شهری را که مرکز آمد و رفت و داد و ستد مشرق و مغرب دنیای قدیم و جانشین بابل و شهرهای تاریخی ملل باستانی باشد، برای پایتختی خود انتخاب کند، از اینجهت تیسفون را در نظر گرفت و در آبادی و بزرگی آن بکوشید. تیسفون در مشرق دجله واقع بود و حصارى بشکل نیم دایره با برجهای بسیار داشت. در مشرق تیسفون اسپان بر واقع بود و این محلی است که امروز بقعه گور سلمان فارسی در آن است و آنرا سلمان پاک خوانند و هم در آنجا آثار خرابه‌های بسیار موجود است که طاق کسری را احاطه کرده بودند، این اراضی ظاهراً باغ و بوستان شاهی بوده است.

در محلی که بستان کسری نامیده می‌شد تل عظیمی است که آن را خزانه کسری می‌خواندند و این نام تا زمانی نزدیک بدوران مابری آن زمین‌ها باقی بود و شاید خرابهٔ بنای عظیمی از عمارت‌های شاهی دربار ساسانیان بوده. بعضی را عقیده بر این است که بستان کسری بر جای شهر رومگان واقع بوده. شهر رومگان از بناهای خسرو اول است. پس از تسخیر انطاکیه خسرو نوشیروان دستور داد سکنهٔ این شهر را بشهر جدیدی که برای آنها در نزدیکی تیسفون بنا کرده بود، کوچ دهند. باین منظور از شهرهای سوریه و رُدس سنگهای رخام و ستونهای مرمر و موزائیک شیشه‌ئی و سنگهای تراش بزرگ به - ایران آورد و عمارت و اندرون و حصار را مطابق آنچه در انطاکیه دیده بود با موزائیک و سنگهای بلورین و مرمر بیاراست. در مغرب دجله آثار حصاری دیده می‌شود که قسمت اعظم آن را از آجرهای باز - ماندهٔ بابل ساخته‌اند و مساحتی نزدیک به ۲۸۶ هکتار را دربر گرفته است. این حصار بر جای شهر سلوکیه است که قدیمترین قسمت‌های شهر تیسفون ساسانی است و اردشیر اول قسمتی از آنرا از نو بر پا کرد و آنرا ویه اردشیر نام نهاد. سلوکیه همان شهر زمان سلوکیان است که تا زمان اردشیر بر جای مانده بود.

ویه اردشیر، شهر بزرگی بود که کوچه‌های سنگفرش و بازاری بزرگ داشت. این شهر مرکز عیسویان ایران بود، کلیسای بزرگ سلوکیه در آنجا بنا شده بود.

در حدود پنج کیلومتری شمال ویه اردشیر شهر کوچک

درزندان جای داشت و شهرداری بنام ولاش آباد که از بناهای شاه ولاش ساسانی بود بر ساحل دجله و در جنوب ویه اردشیر، از مجموع شهرهائی که پیوسته بهم، پایتخت ساسانی را بر ساحل دجله و بر جای ایالت بابل قدیم تشکیل می دادند نام پنج شهر تیسفون، رومگان، ویه اردشیر، درزندان و ولاش آباد بجای مانده است و در تاریخها ثبت است ولی نوشته اند که حداقل تیسفون مرکب از هفت شهر پیوسته بهم بوده است، بدین جهت عربها نام مدائن یعنی «شهرها» بر تیسفون نهاده اند.

در دوطرف دجله کاخ های شاهی بر پا بود، شاهنشاه در کاخ مخصوص خود در تیسفون اقامت داشت و قصر او نزدیک شط بود. دویست و پنجاه سال پس از زوال دولت ساسانی، خلفای اسلامی دستور دادند تا کاخ سفید را که هنوز نیمه خرابه آن بر ساحل دجله مانده بود، ویران کنند و مواد ساختمانی آنرا برای ساختن قصری در بغداد بکار برند.

رستم سردار ایرانی که در واقع سپهسالار و گرداننده دربار یزدگرد سوم پادشاه ساسانی بود در جنگ قادسیه نزدیک حیره کشته شد و پرچم ساسانیان که درفش کاویانی بود بدست عربها افتاد و آنرا پاره پاره کردند و در و گوهر آنرا تقسیم نمودند. چون حیره بدست عربها درآمد، روی بجانب تیسفون نهادند، ویه اردشیر را بعد از دو ماه پایداری بگرفتند. یزدگرد با دربار و خاندان شاهی از تیسفون بیرون شد، به حلوان رفت و سپس به سرزمین ماد شتافت، مردم

تیسفون دارائی و زندگانی خود را رها کرده، از بیم جان از تیسفون بدرآمدند، فصل بهار بود و رود دجله طغیان داشت، ایرانیان پلها را بریدند و قایقها را از ساحل برداشتند، تا بلکه عربها نتوانند از آب بگذرند. قضا را لشکر عرب گذاری یافت و بدون آسیبی خود را به ساحل شرقی رسانید، نگهبانان ایرانی اذم تیغ عربها گذشتند. سعدبن ابی وقاص فرمانده سپاه عرب با فیروزی وارد پایتخت ساسانی شد. دیگر از ایرانیان کسی در آن شهر نمانده بود. در برابر ایوان کسری اردو زد، خود بدرون کاخها شتافت، بشگفت آمد، خزائن شاهی، سبدهای پر شده از زر و سیم، جامهها، گوهرها، اسلحه، ادویه و عطرهای لطیف بدست عربها افتاد. گنجها و نفائس گرانبهای شاهی را هم که از پیش، از کاخها خارج کرده، می بردند تا از دستبرد عربها بدور باشد، در سرپیل زهاب بدست تازیان افتاد. در صندوقی که بر شتری بسته بود چیزهای بسیار نفیس بدست عربها افتاد.

یزد گرد پادشاه نگون بخت ساسانی پیروزان سردار سالخورده خود را بجنگ عربها فرستاد. در این جنگ هم ایرانیان در نهاوند شکست خوردند، پیروزان کشته شد و کشور ساسانی در برابر حمله قومی بادیه نشین، خشن، فقیر، متعصب و متدین که فقط به نیروی ایمان دینی و تلاش برای فرار از گرسنگی و سختی زندگی در شبه جزیره عربستان می جنگیدند و معتقد بودند که اگر کشته شوند به بهشت می روند و اگر زنده بمانند از بیابانهای خشک و بی آب و علف بادیه جان بدر برده اند، بی دفاع ماند.

بعضی از سرداران خوزستان و سپهبدان مرورود در کوهستان و گرگان ایستادگی کردند و دلیرانه جنگیدند ولی ری و همدان بدست تازیان افتاد و یزدگرد سوم پس از تلاشهایی در مرو به اشاره ناپاکزاده ئی بنام ماهوی مرزبان که میخواست پادشاه برگشته بخت را از میان بردارد، بدست آسیابانی که طمع در جامه گوه‌رین او کرده بود، از پا درآمد و جسدش به آب رودخانه مرو افکنده شد. گویند جسد با آب همی رفت تا بجدولی که رزیک نام داشت بر بوته درختی افتاد و اسقفی مسیحی جسد را بشناخت، آنرا در طیلسانی آغشته به مشک و عنبر بسته و با احترام دفن کرد.

با مرگ یزدگرد سوم اقوام تازی بر سرتاسر خلیج فارس و سواحل آن برآمدند، در آغاز اسلام دامنه نفوذ و قدرت و جمعیت آنها روز بروز بیفزود، پس از پایان کار خلفاء اموی و عباسیان و طلوع دولتهای ایرانی، دوباره عربها از ساحل شمالی خلیج فارس بسوی سواحل جنوبی رانده شدند و در طول تاریخ پر حادثه دوران اسلامی خلیج فارس، این آمد و رفتها و جنگ و گریزها هرگز قطع نشد ولی بهر حال، و بخصوص در ساحل شمالی خلیج فارس غلبه با قوم آریائی و عنصر ایرانی بر نژاد سامی و قبایل عرب بوده است.^{۱۲}

جنبش های دینی و سیاسی در ساحل خلیج فارس

قسمت اول : قیام زنگیان و بردگان

حدود یکصد سال پیش از ایجاد شاهنشاهی ساسانی ، زنگیان از سواحل افریقا و کناره های شبه جزیره عربستان باطراف دجله و فرات و نواحی شمال شرقی خلیج فارس قدم گذاردند و بیش و کم در آن نقاط توطن گزیده ، به کارهای کوچک و پست که بارنج و مرارت بسیار همراه بود پرداختند. از دیرباز هم گروهی تیره پوستان بومی که بازمانده روزگاران پیش از ورود نژاد آریا به این مناطق بودند در این سرزمین سکونت داشتند و در اطراف سواحل خلیج فارس و بحر عمان پراکنده می زیستند . سیاهان ، همه جا ، بکارهای رعیتی و غلامی و پخت و پز و

کارگری و عمله‌گری و جاشوئی در کشتی‌های بادبانی و ماهی‌گیری و مشاغل دیگر از این نوع مشغول بودند.

غلامان سیاه پوست مانند کالا مورد خرید و فروش قرار می‌گرفتند و در بازارها غلام سیاه پوست مانند یکی از حیوانات ارباب بود و ارباب بر او تسلط کامل داشت. صاحب منصبان و دولت‌مندان سفیدپوست از میان غلامان متعدد خود یکی را بنام استاد برمی‌گزیدند و او دیگر غلامان ارباب را تربیت و اداره و رهبری می‌کرد. با ظهور دین اسلام زنگیان که از ستمگری سفیدپوستان بسته‌آمده بودند، چون در این دین ندای آزادی و برابری شنیدند مسلمان شدند، ولی در آیین اسلام هم بردگی، قانونی و مشروع اعلام شده بود و هر مسلمانی حق داشت غلام یا غلامان و کنیز یا کنیزانی داشته باشد و آنان را خرید و فروش نماید.

بعلاوه پس از فوت پیامبر بزرگ اسلام مسلمانان در این زمان بنا بر سنت‌های جنگی قوم عرب که از دیر باز باقی مانده بود در جنگها، اسیر می‌گرفتند و اسیران را خرید و فروش می‌کردند در نتیجه اسیران سفید پوست هم در شهرها و روستاهای اسلامی مانند بردگان زنگی، گرفتار ظلم و بیدادگری اربابان گردیده در معرض خرید و فروش قرار می‌گرفتند و به مشاغل کوچک و پست گمارده می‌شدند. این گروه سفیدپوست نیز، که نخست جنگنده غیر مسلمان، بعد اسیر مسلمان و سپس برده محکوم شده بودند، از ناراضی و وضع بد زندگی و فشار اربابان، به گروه بردگان زنگی پیوستند و طبقه زجر دیده ناراضی و ناراحت و عاصی به وجود آوردند.

کمتر امیری بود که در کوی و برزن، دهها غلام سفید و سیاه

را به دنبال خود روان نکند. اینان پیاده در دنبال اسب امیر میدویدند. برای آنکه کثرت گروه بردگان را در سده‌های دوم و سوم اسلامی بازنمائیم با ذکر یکی دو شاهد تاریخی موضوع را بیشتر روشن می‌کنیم: گویند موسی بن نصیر یکی از سرداران اسلامی بسال ۹۱ هجری در جنگهای افریقا سیصد هزار اسیر بگرفت و بر طبق قوانین جنگی اسلامی يك پنجم آنها را که شصت هزار تن بود برای ولید بن عبدالملك خلیفه اموی فرستاد.^{۱۳} نوشته‌اند که همین موسی بن نصیر پس از فتح اسپانیا هزار دختر اسپانیائی را به کنیزی آورده بود. ابراهیم غزنوی در جنگهای هندوستان صد هزار اسیر بدست آورد و ابراهیم بنی‌ینال در جنگ با رومیها صد هزار اسیر رومی بگرفت.^{۱۴}

ساکنین دهات و روستاهائی که بر سر راه لشکریان اسلام بودند، با اندك مخالفتی که با مسلمین می‌کردند، اسیر می‌گردیدند و به دربار پرجاه و جلال و بیدادگر اموی فرستاده می‌شدند.

رافع بن هرثمه والی خراسان چهار هزار بنده داشت. امین - الرشید عباسی غلامان سفید را اخته می‌کرد و لباس دختر می‌پوشانید و برای خدمت و زینت مجلس عیش و عشرت و پذیرائی و تشریفات مورد استفاده قرار می‌داد. بعدها خلفاء عباسی و دیگر پادشاهان و دربارهای مشرق زمین از او تقلید نمودند و این رسم ناپسند را معمول داشتند. گروهی بی‌شمار از این بردگان سفید پوست در ادوار اولیه اسلامی به سواحل خلیج فارس که از همه نقاط اسلامی به شبه جزیره عربستان نزدیک تر و آباد تر و پر نعمت تر بود و والیان و محتشمان

و خلفاء و شهزادگان و امیران زیادی در سرزمینهای آن ساکن بودند آورده شده بودند. گروه بی‌پناه بردگان سیاه و سفید باهم، یا به تنهایی برای رهایی از ظلم و ستم ارباب و حکومت خلفاء، نا آگاه و بی‌نقشه، هر چند یکبار، به دور رهبری گردمی آمدند و علم‌طغیان برمی‌افراشتند ولی قیام آنان درهم شکسته می‌شد و غالباً از دم تیغ می‌گذشتند. بطور مثال می‌توان از قیام طایفه زط که سال ۲۱۹ هجری صورت گرفت نام برد که بدستور خلیفه، همه آنها را اکشتند و یا باطراف دریای مدیترانه کوچ دادند و در آنجا نابود شدند و شورش اعراب بصره و یمامه در ۱۶۷ هجری و شورش حاکم بحرین در ۱۵۱ هجری و شورش بردگان سیاه مدینه در ۱۴۵ هجری نمونه‌ئی از شورشها و قیامهای طبقه ناراضیان و بردگان و زنگیان بوده است.

یکی از بزرگترین جنبشهای طبقاتی و تیرادی در ادوار اسلامی که در قرن سوم هجری بوجود آمد قیام زنگیان سواحل خلیج فارس به رهبری مردی بنام علی بن محمد صاحب الزنج بود که با شرکت هزاران هزار سیاه و سفید صورت گرفت. اکثر قیام کنندگان، زنگیان بودند و سفیدپوستان ظلم کشیده نیز بآنان پیوسته بودند.

زنگیان برای بدست آوردن آزادیهای اجتماعی خود بپاخاستند و پانزده سال سر از اطاعت حکومت خلفاء عباسی باز زدند و نوشته‌اند که دومیلیون و نیم تن کشته دادند و جنگها کردند ولی سرانجام، بیداد خلفاء عباسی فائق آمد، زنگیان شکست خوردند و بهزندگی حیوانی

و پرفشار بردگی بازگشتند .

صاحب الزنج بسال ۲۵۵ هجری قیام عمومی سیاهان را آغاز نهاد ، اورا الناجم بمعنی ستاره‌شناس هم گفته‌اند ، چون قیام او برضد خلفاء عباسی بود اورا دوستدار خاندان علی و شیعه علوی خوانده‌اند ، ولی بیشتر به لقب صاحب الزنج یعنی رهبر سیاهان مشهور گردیده است .

گروهی از سفیدپوستان فراتی و قرمطیان اولیه و سیاهان نوبی بدور او جمع شدند و نوشته‌اند که چون دردیوان کوه گرد آمدند تا به ساحل آبادان حمله کنند ، سیاهان را از اوشکی بردل افتاد و در میان آنها زمزمه شد که رهبران سیاه‌پوست و صاحب الزنج در صدد سازش با خلیفه‌اند و دست از قیام بر خواهند داشت . صاحب الزنج که مردی گندم‌گون بود و اجداد اورا از قول خودش از مردم طالقان دانسته‌اند ، خود بمیان سیاهان رفت و سوگند خورد که دست از قیام بر ندارد و تا جان در تن دارد بکوشد و برای اینکه سیاهان را به پایداری خود مطمئن سازد قرار گذاشت که همواره جمعی از زنگیان گرد اورا حلقه‌وار داشته باشند و چون او بخواهد از جنگ و پایداری سر باز زند ، اورا بکشند و آنان قبول کردند .

صاحب الزنج بصره را بگشود و در شهر کی بنام مختاره اساس حکومت زنگیان و بردگان آزاد شده را بنیان گذارد . سپس به بحرین رفت ، مردم بحرین اورا مانند پیامبری پذیره شدند ، مردم لحسا و قطیف از شهرهای ساحل بحرین نیز بدو گرویدند و مردی بنام یحیی

پسر محمد ارزق بحرینی بدو پیوست و جزء سران ششگانه اوشد، همواره شش تن از برگزیدگان زنگیان با صاحب الزنج تصمیم می گرفتند و امور قیام و حکومت زنگیان را اداره می نمودند .

زنگیان در این انقلاب بزرگ تاریخی پرچمی به رنگ زرد داشتند که بر روی آن آیتی از قرآن برنگ سرخ نوشته شده بود ، هم نوشته اند که پرچمشان برنگ سبز بوده و بر آن نام امامان شیعه نقش شده بود . زنگیان در بصره و خوزستان و بحرین و عمان قیام کردند و پانزده سال سر از اطاعت حکومت خلفاء عباسی باز زدند و سرانجام در زیر سم ستوران مأموران خلفاء و لشکریان آنها درهم شکسته شدند و قیام مردانه علی بن محمد صاحب الزنج سرکوب شد و میلیونها سیاه و سفید در راه آزادی خود جان دادند و ورقی عبرت انگیز در تاریخ پرماجرای سواحل خلیج فارس بجا گذاشتند .^{۱۵}

قسمت دوم: جنبش قرمطیان

«اگر کسی نماز کند او را باز ندارند و لیکن خود نکنند و چون سلطان بر نشیند ، هر که با وی سخن گوید او را جواب خوش دهد و تواضع کند و هر گز شراب نخورند .»
از سفرنامه ناصر خسرو در صفت شهر لحسا.

جنابه نام بندری بوده است بین بوشهر و سیراف و امروز بندر گناوه در ساحل شمالی روبروی جزیره خارك و نزدیک بندر بوشهر بر جای آن قرار دارد .

از این بندرمردی که نامش ابوسعید و از پیروان حمدان قرمطی بود برخاست و آتشی چنان، از انقلاب و جنبش، دردنیای اسلامی آن روزگار روشن کرد، که تمامی سواحل خلیج فارس و بیشتر جزایر آنرا فراگرفت و دامنه‌های جنبش تا خراسان و یمن و سوریه و بین‌النهرین کشیده شد و مدتها دنیای اسلامی روزگاران پیشین را با مسئله قرمطی و قرمطیان مشغول داشت. قرمطیان مدتی بر قسمت‌هایی از خلیج فارس حکومت دینی و قانونی داشتند، به مکه تاختند و گروهی از زائرین کعبه را کشتند و سنگ سیاه خانه کعبه را از آنجایگاه برآوردند و آنرا دونیم کردند و با بی‌احترامی در بیغوله‌های شهرهای ساحل خلیج فارس افکندند و سراز اطاعت خلفاء عباسی باز زدند و حکومت مستقل برای خود ترتیب دادند و پیروان آنان سنت و بدعت و فکر انقلابی خود را به مصر و دیگر کشورهای اسلامی بردند و اساس مذهب باطنیان و اسماعیلیان را گذاردند. اینان مدتها در مصر به شاهی نشستند و حکومت خلفاء فاطمی مصر را بر اساس فکری انقلاب قرمطیان بوجود آوردند. بسبب آنکه هنوز خون‌زنگیان بی‌گناه که در انقلاب صاحب‌الزنج ریخته شده بود از خاطره‌ها محو نشده بود و ظلم و بیداد خلفاء ستمگر در سواحل خلیج فارس ادامه داشت انقلاب قرمطی نیرو گرفت و چنانکه در احوال زنگیان دیدیم، گروهی از قرمطیان اولیه، مانند سفیدپوستان ساحل فرات و خلیج فارس با قیام زنگیان هماهنگی و شرکت کردند. بدان زمان که سالهای زیادی از قیام و کشتار سیاهان و بردگان و اسیران نمی‌گذشت، ابوسعید و پسران و یاران او که از

بیدارگری خلفاء و مأمورین امپراطوری اسلامی بجان آمده بودند ، به قیام برضد خلافت برخاستند ، چنانکه در همین زمانها با کمی فاصله پیش و پس خوارج نیز قیام کردند . همه این قیامها ، حاکی از بیداد حکومت خلفاء برای مردم آن روزگار است . مردم هر بهانه‌ای که بدست می‌آوردند بمنظور رهائی از بیداد خلفاء برپای می‌خاستند . ابوسعید جنابی آرد فروش یا آسیابان شهر گناوه بود و چون امر خود را آشکار کرد ، بعلمت آنکه زمینه برای قیام آماده ، و خاطره عصیان و شکست انقلاب سیاهان درد لپازنده بود ، شهرت فراوان بدست آورد . ابوسعید نوعی نظام اشتراکی را در میان پیروان خود برقرار کرد و اموال خود و پیروانش را بین یاران خود تقسیم نمود و اختلاف طبقاتی را در میان هواداران خود از میان برداشت و چون با سیاست خشن و انتقام جویانه خلیفه روبرو شد ، به بحرین رفت و آن سرزمین را که بتازگی عصیان سیاهان در آن فرو نشسته بود ، مرکز دعوت خود قرار داد . بحرین برای نشر دعوت او بسیار مناسب آمد ، و در سال ۳۸۶ هجری شهر قطیف را نیز بگرفت و به بصره نزدیک شد . خلیفه المعتضد بالله سپاهی دوهزار نفری به دفع او فرستاد و گروهی دیگر از مردم که بدعت‌های تازه را در دین نمی‌پذیرفتند به سپاه خلیفه پیوستند ، لشکر خلیفه در این نبرد شکست خورد و باز پس گشت ، ابوسعید شهر هجر را و پس از آن شهر حصار طویل را با محاصره آب بگرفت و بعد شهر یمامه را بگشود و شهرهائی در عمان بتصرف آورد و در قصر خود در شهر لحسا بمرد .

گفته‌اند که مردی بنام عبیدالله که ظاهراً از هواداران او بود و خود دعوی امامت می‌داشت او را از میان برداشت . ابوسعید پسران خود

را جانشین خویش قرارداد بدانگونه که شش فرزندش بر تخت نشینند و شش وزیر آنان بر تخت دیگر و با هم در اداره ملك تصمیم گیرند.

یکی از فرزندان ابوسعید، سلیمان ابوطاهر بود. ناصر خسرو که خود مذهب اسماعیلی را پذیرفته بود در شهر لحسا قرمطیان را دیده و نوشته است که در این شهر آنها را ابوسعیدی گویند و شرح حکومت و تدبیر زندگانی و کشورداری آنها را در سفرنامه خود آورده است:

«چون از اهل آن شهر پرسند که چه مذهبی دارید گویند که ما بوسعیدی‌ئیم، نماز نکنند و روزه ندارند ولیکن بر محمد مصطفی و پیامبری او مقررند، بوسعید ایشان را گفته است که من پیش شما باز آیم یعنی پس از وفات، و گور او بشهر لحسا اندراست، و مشهدی نیکو جهت اوساخته‌اند، و وصیت کرده است فرزندان خود را که مدام شش تن از فرزندان من این پادشاهی را نگاه دارند و محافظت کنند، و رعیت را بعدل و داد دارند و مخالفت یکدیگر نکنند تا من باز آیم. اکنون ایشان را قصری عظیم است که دارالملک ایشان است و تختی که شش ملك به یکجای بر آن تخت نشینند و باتفاق یکدیگر فرمان دهند و حکم کنند و شش وزیر دارند. پس این شش ملك بريك تخت بنشینند و شش وزیر بر تختی دیگر و هر کار که باشد بکنکاج یکدیگر می‌سازند و ایشان را در آن وقت سی هزار بنده درم خریدۀ زنگی و حبشی بود و کشاورزی و باغبانی کردند و از رعیت عشر چیزی نخواستندی و اگر کسی درویش شدی یا صاحب قرض، او را تعهد کردند تا کارش نیکو شدی و اگر زری کسی را بر دیگری بودی، پیش از تأدیۀ او طلب نکردندی و هر غریب که بدان شهر افتد و صنعتی داند، چندانکه کفاف او باشد مایه بدادندی

تا او اسباب و آلتی که در صنعت او بکار آید بخردیدی و بمراد خود رسیدی و زرایشان همانقدر که سته بودی باز دادی، و اگر کسی از خداوندان ملك و آسیار املکی خراب شدی و قوت آبادان کردن نداشتی، ایشان غلامان خود را نامزد کردند که بشدندی و آن ملك و آسیا آبادان کردند و از صاحب ملك هیچ نخواستندی، و آسیاها باشد در لحسا که ملك سلطان باشد و بسوی رعیت غله آرد کند که هیچ نستانند، و عمارت آسیا و مزد آسیابان از مال سلطان دهند، و آن سلاطین را سادات می-گفتند و وزراء ایشان را شائره، و در شهر لحسا مسجد آدینه نبود و خطبه و نماز نمی کردند.»

بدین ترتیب بدعت تازه ای در دنیای اسلام پیش آمد که مؤسین و معتقدین سخت کوش آن از ساحل خلیج فارس برخاستند و آنقدر کوشیدند تا در شهرهای اسلامی این بدعت را بگوش همه رسانیدند و خلیفه و حکومت را نگران ساختند. کار بجائی رسید که شبها از بیم گزند قرمطیان در خوابگاه خلیفه مسلمین، کس دیگری می خوابید تا او را از قرمطیان گزند نمی نرسد.

دنباله همین بدعت و انقلاب را بعدها بروزگار سلجوقیان در کوههای الموت قزوین و با ظهور حسن صباح می بینیم که دنیای اسلامی را بر اساس همین فکر بوحشت و اضطراب افکند.^{۱۶}

فصل ششم

دریانوردان بی باک

قسمت اول: عمر دوباره

ساحل نشینان دریای پارس از دیرباز ، به دریانوردی و سیرو سفر در دریای چین و هند نام آور بوده اند . برای ساکنین کرانه های این دریا ، چه آنها که بر ساحل شمالی آن از کرانه های شرقی دجله تادشتهای مکران و بلوچستان بنام پارسی و ایرانی معروف بوده اند ، و چه آنها که در کرانه های غربی دجله و سواحل جنوبی خلیج فارس و پیرامون فلات عربستان بنام اقوام عرب و زنگی و یمنی شهرت داشته اند ، دریامنبع نعمت و برکت و راه تجارت و ثروت و وسیله آمد و شد و دفاع و لشکر کشی بوده است . از این جهت ، زندگی مردم ساحل نشین از

دریا جدائی ناپذیر بوده است .

عیلامی ها و بابلی ها و کلدانی ها و پارسی ها و فنیقی ها ، برجسته - ترین اقوام دریا نورد دریای هندوستان و چین و هوشمندترین آنها بشمار می رفته اند؛ اما ایرانی ها که از راه دریا ثروت و خواسته فراوان گرد آورده بودند، از سایر دریانوردان ساحل کوشا تر و سخت جان تر بوده اند .

دریا نوردی در روزگار باستان ، بخصوص برای امور تجاری و داد و ستد، بر روی کشتی های کوچکی انجام می گرفته که از تنه درختان خرما و نار گیل و چوب ساج و الوار دریائی ساخته می شده، در کشتی هایی که در سیراف و سواحل ایران پرداخته و آماده سفر می گردید، تخته ها با طناب های استوار بهم بسته می شد، دریا نوردان غذای کافی و آب و کالای خود را در آن جامی دادند و همراه باد موافق ، بادبان می افراشتند و برپهنه امواج خروشان اقیانوس هند روان می شدند ، تا از آنجا به هندوستان، سرندیب، مالزی، عربستان، شرق آفریقا و جاوه و چین روند. در دریائی این چنین پر جوش و خروش ، با قایقها و کشتی های کوچک آن زمان روان شدن، از گردا به او طوفانها گذشتن، و به سرزمینهای ناشناخته رفتن، کاری قهرمانی و شورانگیز بود.

چون دریانوردی آهنگ عظیمت می کرد، کسان خود را می بوسید و آنچه باید بعد از مرگ او بشود بر نوشته ای بجای می گذاشت، از همه آنها که با او پیوندی داشتند دیدار می کرد ، زن و فرزند خود را بخدا می سپرد و در میان زاری و بی قراری خویشان ، خاك بند را ترك می گفت . سفری بس دراز در پیش داشت ، بدانگونه که تنها از دریای

پارس تا به کشور چین رسیدن، خود سالها طول می کشید. بر گشتن فیز همچنان دشوار بود، بیماری و طوفان و کشتی شکستگی و طعمه امواج شدن، در کام نهنگ فرو رفتن، بدست آدمخواران گرفتار آمدن، طاعون و وبا گرفتن، ازدم تیغ فرمانروایان سرزمینهای دوردست گذشتن، اینها خطرهایی بود که دریانورد درپیش می داشت.

سالها می گذشت، هیچکس از او خبری نداشت، نمی دانستند او در کجاست، زنده است یا مرده. پس از سالها که ناگهان، روزگار او را بوطن بازمی گرداند و قدم به خانه خود می گذاشت و یاران و کسان و دوستانش او را زنده می دیدند، بشادی برمی خاستند، مانند آنکه مرده ای را پس از سالها از نوزنده بیابند. از اینرو، هر بار که دریانوردی به سفر دراز دریائی می رفت و بازمی گشت، چون از زندگی او امید بریده بودند، آغاز تاریخ جدیدی برای حیات او محسوب می داشتند و هر بار، از روزی که قدم بخانه خویش بازمی گذاشت، برای او عمری دوباره و باز یافته می دانستند مثلاً اگر از آن روز سالی می گذشت، آن دریانورد را یکساله می گفتند، و این، نشان آن بود که او یکسال است که از آخرین سفر دراز دریائی خود بوطن باز گشته است، و اگر دو سال می گذشت، دو ساله، چون می گفتند محمد پور شازان دو سال و سه ماه و پنج روز عمر کرد، یعنی از آن تاریخ که محمد پور شازان از آخرین سفر خود بر گشت دو سال و سه ماه و پنج روز گذشته است. و یا بر سنگ گوری می نوشتند که سهل پور آبان چهار سال و پنجاه روز بزیست، و این بدان معنی بود که سهل پور آبان چهار سال و پنجاه روز بعد از آخرین سفر

دریائی خود زنده ماند.

امروز نیز کم و بیش دریانوردانی که با کشتی‌های بادی کوچک* بنام بوم و بقله از خلیج فارس به سواحل عربستان و آفریقا و هندوستان سفر می‌کنند و غالباً بندر کنگ و جاسک و میناب مرکز آنها است، اگر از خانواده‌هایی باشند که پدر بر پدر دریانورد بوده‌اند، این اصطلاح روزگاران قدیم دربارهٔ آنان به کار برده می‌شود.

دریانوردان سخت‌کوش، که تن باینگونه سفرهای پرخطر می‌دادند، همگی براههای دریائی و جزیره‌های نامرئی زیر آب که سبب شکستن کشتی‌ها می‌شد، یا به جریان‌ها، وزمان حرکت، و لنگرگاه‌ها و مواقع جزرومد، و آسمانشناسی و راهنمایی ستارگان آشنائی نداشتند، لیکن، از زمان ساسانیان و شاید هم پیش از آن، دریانوردان جهان‌نیده که سفرهای دراز کرده و چندین بار بدریاندر شده، وسالمت بوطن بازگشته بودند، دانشهای دریانوردی خود را از حیث شناسائی راه‌ها و خطرهای آن، گودیه‌های دریا، اقوام و ملل مختلفی که بر سواحل و جزیره‌ها سکونت داشتند، برآمدگی‌ها، گرداب‌ها، طوفان‌ها، طرز حرکت و هدایت کشتی‌ها و عبور از تنگه‌ها بهنگام شب و روز، حفظ سر نشینان کشتی از بادهای سام، و تهیه مواد غذایی و آب مشروب، و صید ماهیان و فرار از کام نهنگ‌های کشتی شکن اقیانوس هند، و خلاصه آنچه لازمه بحرپیمائی بود یادداشت می‌کردند. این یادداشت‌ها، رهنامه نام داشت و مورد استفاده دریانوردان و ملاحان دیگر قرار می‌گرفت و از روی آن، کشتی خود را در دل دریای بیکران هدایت

می کردند ، تا آنجا که رهنامه های پارسی بدست دریانوردان عرب هم رسید و آنها آن دفترها را بتازی درآوردند و پس از ظهور اسلام دریانوردان ایرانی هم ، چنانکه خواهیم دید ، رهنامه های خود را بزبان تازی نوشتند و آنرا راهنامه ، رهمانج ، و رهمانی نام گذاری کردند که هر سه ، تغییرشکلی از کلمه باستانی رهنامه است .

نام محمد پورشازان ، سهل پور آبان ، محمد پسر بامشاد بنام دریا نوردان و رهنامه نویسان زبردستی بجای مانده است . شهاب الدین احمد بن ماجد معروف به ابن ماجد دریانورد و رهنامه نویس معروفی که چند رهنامه نوشته و رهنامه هایش بنام کتاب الفوائد و سبیه و قصیده و الهدایه در دست است از مردم نجد عربستان بوده ، ولی مذهب شیعه داشته و در ساحل پارس بالیده و تربیت شده و رهنمائی و دریانوردی آموخته است .

همو است که در بندر ملنده ، در شرق افریقا به واسکود گاما دریا . نوردمشهور پرتغالی پیوست تا اقیانوس هند را کشف کنند ، واسکود گاما در سال ۹۰۴ میلادی براهنمائی ابن ماجد به بندر کالیکوت رسید و با این کشف عظیم کلید کشور هند را از راه دریا بدست اروپائیان سپرد . کتاب الفوائد و رسالات رهنامه ابن ماجد بسیار پرارزش است و به عقیده صاحب نظران در قسمت توصیفی که از دریای پارس و دریای سرخ کرده است ، حتی بر رهنامه های جدید اروپائی که امروز ملاک عمل کشتی های بزرگ است ، برتری دارد . گذشته از رهنامه های ابن ماجد رهنامه هایی بنام تحفة الاصول و العهدة المهریه و المنهاج الفاخر و شرح تحفة الاصول

و (قلاده الشمس) تألیف رهبان سلیمان مهری امروز در دست است که از دقت نظر و مهارت دریا نوردان پر تجربه دنیای قدیم حکایت می کند. بزرگ بن شهریار ناو خدای رامهرمزی نیز که هزار سال پیش می زیسته و کتاب شگفتی های هند را نوشته است، از دریا نوردان پرکار و هوشمند روزگار خود اسم برده است.

کار این دریا نوردان با خطرهای گوناگون همراه بوده و داستانهای شگفت در کتابها و رهنامه ها از آنها نقل گردیده است که بد نیست به بعضی از آنها اشاره ای شود.

ابو اسحق ابراهیم اصطخری در کتاب مسالك الممالك در ذکر دریای پارس آورده است: موج دریا آشوب گیرد، در نزدیک جنابه و بصره که آنرا هور جنابه خوانند، گردابی عظیم است که اگر کشتی در آن گرداب افتاد، خلاصی از آن ممکن نیست و کشتی از آنجا، کم بسلامت گذرد. وی حکایت کرده است که زمانی يك کشتی بزرگ در این گرداب افتاد، هر روز ماهی آدم خواری به گرد کشتی می آمد و خود را به کشتی می زد و يك تن از سر نشینان را می ربود و بقعر گرداب فرو می رفت. وحشت بر مسافرین مستولی گشت، پس از چند روز مرد دانا ئی که در میان سر نشینان بود گفت اگر کسی پیدا شود که آنچه من می گویم بکند، من شما و کشتی را برهانم. یکی از سر نشینان از جان گذشته، داوطلب شد. مرد دانا دستور داد تا آنچه ابریشم در کشتی

است جمع کنند و از آن ابریشم ها طناب ابریشمین استواری بسازند و آنرا بکمر آن مرد ببندند و سردیگرش را در کشتی و دگله ساخت محکم سازند ، چون روز دیگر ، ماهی آدمخوار بیامد ، آن مرد را که رسن بر کمر داشت بدریا افکندند ، ماهی بی درنگ اورا فرو خورد و بدرون گرداب شد . چون رسن از یک سربه دگله های کشتی استوار شده بود ، و از سوی دیگر بدرون شکم ماهی رفته بود ، ماهی که می خواست از گرداب بدرود تکانی داد و کشتی از گرداب رها نیده شد ، آنگاه رسن را بریدند و کشتی به سلامت جست و راه خود را در پیش گرفت .

رهبان عبره اصلش از کرمان بود ، نخست ماهیگیر شد ، بعد ملاح کشتی ای گردید که باهند را دوست می کرد ، سپس رهبانی کشتی ای را که در راه چین رفت و آمد می کرد ، بر عهده گرفت . هفت بار به چین سفر کرد ، پیش از او کسی به چین گذار نکرده بود ، مگر آنها که دل به دریای پر خطر زده بودند ، اگر کسی بسلامت سفر چین را به پایان می برد و برمی گشت شکفت می نمود ، هرگز شنیده نشده بود که کسی این راه بدون پیش آمد بسپرد و هرگز گفته نشده بود که کسی بجز او سفر به چین و بازگشت از آن را بدون خطر به پایان آورده باشد .

یکبار او را بامشک آبی در قایقش بنام میتال یافتند که چند روزی در دریای سرگردان مانده بود . داستان زیر را رهبان شهر یاری که در راه چین رهبان بوده است نقل می کند :

«از سیراف به چین می رفتم ، در میان صنف و چین در ناحیه

سندل فولات که جزیره‌ای بردهانه دریای چین است بودم که باد ایستاد و دریا آرام شد. لنگرها افکندیم و در آنجا دوروزی بپاسودیم، روز سوم، از دور سیاهی‌ای بر دریا دیدیم، من قایق کوچک را با چهار جاشوبه دریا انداختم و آنها را فرمان دادم تا بسوی آن سیاهی بروند و ببینند چیست، آنها چون باز گشتند گفتند رهبان عبهره است در قایقش بامشک آب، من گفتم، پس چرا و رانیاوردید، گفتند ما خواستیم او را بیاوریم، او گفت من بشرطی به کشتی شما درمی آیم که مرا رهبان و فرمانده کشتیم گردانید و کالائی به ارزش هزار دینار به بهای سیراف بمن بدهید. چون ما این را شنیدیم، از سخنان عبهره به شگفت آمدم، من با چند تن دیگر از کشتی بزیر آمدم و بجائی که موجها و را بالا و پائین می افکندند رفتم. او را صدا زدیم و از او خواستیم که بکشتی مادر آید، پاسخ داد من بیشتر از شما درامن هستم، اگر به ارزش هزار دینار به قیمت سیراف کالا بمن می دهید و فرماندهی کشتی را بمن می سپارید، باشما خواهم آمد. با خود گفتیم در کشتی کالا و چیزهای پر ارزش زیاد است بهمازیانی نمی رسد که پندو راهنمائی عبهره را در ازای هزار دینار بدست آوریم. پس او با قایق و مشک آبش به کشتی سوار شد گفت کالائی را که بمن وعده کرده اید بدهید، ما آنرا باو دادیم. چون کالا را در جای امنی گذاشت به رهبان کشتی بانگ زده کنار بنشین، رهبان از جای خود برخاست، پس گفت تا فرصت باقی است بر شما فرض است که فرمانهای مرا بجا آورید. ما گفتیم چه بایدمان کرد؟ او گفت بارهای سنگین را بدریا اندازید، پس ما نیمی از بار کشتی را بدریا انداختیم، سپس گفت دگل بزرگ را

برید و ما آنرا بریدیم و بدریا افکندیم، بامداد بمافرمان داد تالنگرها را برگیریم و بگذاریم موجها کشتی را ببرند، و ما چنان کردیم و آنگاه طناب بزرگ دیگر را نیز به فرمان او بریدیم و در دریا رها کردیم، سپس فرمان داد تالنگرهای دیگر را نیز همچنان کنیم و ما کردیم. شش لنگر در دریا رها شد. روز سوم ابری سهمگین برآمد سپس توفان و موج برخاست، چنانکه اگر بارها را بدریا نینداخته بودیم و دگل را نبریده بودیم به نخستین موجی که بر ما می خورد، غرق شده بودیم. طوفان سه روز و سه شب کشید، و کشتی بی لنگر و بادبان، بالا و پایین می رفت و ما نمی دانستیم که بکدام سو می رویم، روز چهارم باد بکاهش گرائید، و در پایان روز، دریا آرام شد، از بامداد روز پنجم دریا آرام بود و باد موافق، دگلی انداختیم و بادبانها را برکشیدیم و براه افتادیم، خداوند ما را نگه داشته بود، چون به چین رسیدیم، خرید و فروش خود را به انجام رسانیدیم، کشتی را تعمیر کردیم و دگلی بجای آن دگل که به دریا انداخته بودیم ساختیم.

سرانجام چین را ترك گفتیم و بسوی سیراف روانه شدیم، وقتی نزدیک جائی رسیدیم که گمان می کردیم عبهره را نخست در آنجا دیده بودیم، از جزیره ای و چند رشته صخره گذشتیم، عبهره گفت لنگرها بیندازید و ما چنان کردیم. پس قایق نجات را پایین آوردیم و پانزده مرد در آن نشسته و عبهره صخره ای را نشان داد و گفت بسوی آن بروید و لنگرها را در آنجا جستجو کنید. ما از این فرمان در شگفت شدیم، ولی

حرفی نزدیم، آن پانزده مرد رفتند و بالنگرها باز گشتند. پس او فرمان داد که بادبانها را برکشید و ما بادبانها را برکشیدیم و براه افتادیم، ما از او پرسیدیم، چگونه از آن لنگرها آگاهی داشتی؟ او پاسخ داد: «من و دیگران این دریا را آزموده ایم و دریافته ایم که درست روزی امهر ماه، آب بسیار فرو می نشیند و این صخره ها نمایان می شود، و هنگام فرونشستن آب، طوفان سختی حادث می شود که از ژرفای دریا برمی خیزد، کشتی ای که من در آن بودم در بر خورد بایکی از این صخره ها شکسته شد، هنگامی که بسالای یکی از این صخره ها لنگر انداخته بودم، آب فرو نشست و طوفان مرا غافلگیر کرد، ولی من خود را در آن قایق رها نیدم و اگر شما در آن جایی که بودید مانده بودید، بیش از یک ساعت نمی کشید که کشتی شما بر اثر طوفان به صخره ها می خورد»

ابن جبیر اسپانیایی هم که از اسپانیا به قصد زیارت خانه خدا به ساحل دریای هند آمده و از دریای سرخ گذشته است و در سال ۱۱۸۳ میلادی از این راه به جده رفته است، یادداشت سفر خود را راجع به این دریا و خطرهای آن چنین پرداخته است: «برای گذر کردن بر جلبه سوار شدیم، صبح سه شنبه به لطف خداوند بزرگ شکوه مند، و نعمت یاری او، که ما بس خواهان آنیم براه افتادیم ...»

سفر ما بانسیم ملایمی که می وزید ادامه می یافت ولی شب پنجشنبه، دیر گاه، در حالی که از دیدار پرندگان که از حجاز برخاسته و بالای سر مادر پرواز بودند، شادی می کردیم، از شرق برقی زده سپس طوفانی

باباران آغاز شد که افق را تیره ساخت و بزودی همه افق را پوشانید و ما نتوانستیم جهتی را که بسوی آن می رفتیم بازشناسیم ، سر انجام چند ستاره پیدا شد که به كمك آنها نشانه هائی بدست آوردیم و بادبان را به پائین دگل فرود آوردیم و آن شب را در دریای بزرگ متلاطم گذرانیدیم ...

این دریا رشته صخره های مرجانی و آبهای پیچاپیچ دارد و ما توانستیم که هنر رهبانان و ملوانان رادر میان آنها ببینیم ، دیدن اینکه چگونه جلبه را از میان این آبهای باریك می گذرانند شگفت آوراست ، همچون سواری هستند که براسبی که به افسار حساس ، و به لگام نرم باشد سوار باشد، در این کار چنان مهارتی از خود نشان می دهند که وصف آن دشوار است ... گاهی تنه کشتی به یکی از صخره های مرجانی بر می خورد و صدای دلخراش بگوش مامی رسید که نوید کننده بود، و از زنده ماندن خود امید برمی گرفتیم .»

هر چند نوشته های این سیاح اسپانیائی وصف دریای سرخ است ولی برای درك دشواری کار رهبانان و دقت و جسارت دریانوردان آن روزگار مطالبی در آنها هست که شایسته مطالعه و پژوهش می باشد . بسبب همین ورزیدگی و جسارت و سخت کوشی بود که می توان گفت، در دریانوردی راه پارس ، چین و هند، ایرانیان بر اقوام دیگری که ساحل نشین این دریا بودند ، برتری یافتند و چابکی و قدرت و آگاهی و مهارت آنها زبانزد گردید .

مقدسی در کتاب احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم چنین نوشته

است :

« دوبندر عمده جهان عدن و سحر است ، بیشتر مردم عدن و جده پارسیان اند ... در سحر یکدیگر را بفارسی صدا می کنند و بفارسی سخن می گویند ، سحر پایتخت عمان است ... و آن دهلیز چین و خزانه شرق و عراق است و بیشتر مردم آن پارسیان اند . » همچنین : « جده شهری است بر دریا و مردم آن بازرگان اند ، چون جده خزانه مکه و باران دایم و مصر است ، بیشتر مردم آن پارسیان اند و آنها را در آنجا کاخهای شگرف است . آنها که به هجر و عبادان سفر می کنند باید از دریای فارس و کرمان و تیزمکران بگذرند ، و بیشتر مردم ، این دریا را تا کرانه های یمن ، دریای فارس می نامند و بیشتر کشتی سازان و ملاحان آن پارسیان اند . »

کلمات رهنما ، رهبان ، رهمانج ، رهمانی ، ورهدار و راهدان و لنگر و بندر و دفتر و سکان و زام و ناخدا و خن باد نما یا (خانه های باد نما) (خن بمعنی طبقه و انبار کشتی) و زیر باد و امثال آنها که در قاموس کشتی رانی اقیانوس هند قرنهای بکار رفته و امروز هم بکار می رود ، فارسی و بازمانده روزگاری است که ایرانیان در دریای فارس پیشتاز و پرکار و شهره بوده اند . همچنین نام کشور چین که در دنیای قدیم چینستان خوانده می شده ، صورت پارسی دارد و چینیان ایران را پوسه و عربستان را تاشه می نامیدند ، که صورت دیگری از کلمه های پارس و تازی بوده است . بی شک ایرانیان ، پیش از اسلام و در سده های نخستین بعد از اسلام ، را بط بین چین و مغرب بوده اند ، و داد و ستد و بازرگانی عمده

ودریانوردی منظم در دست آنها بوده است.^{۱۷}

در خصوص چین و رابطه آن با ساحل نشینان خلیج فارس در
آخر این فصل سخن خواهیم گفت.

اشاره شد، که داریوش بزرگ در مصر ترعه‌ای که امروز به جای
آن ترعه سوئز قرار دارد، حفر کرد، و دریای سرخ را از راه سوئز به
مدیترانه پیوست و بدین ترتیب کشتی‌های پارسی بجای آنکه سرتاسر
قاره آفریقا را پیموده، به مدیترانه برسند، مستقیم از خلیج فارس به
دریای سرخ، و از راه ترعه سوئز به نیل و از آنجا به مدیترانه می‌رفتند.
در سده چهارم میلادی اردشیر بابکان بر نیروی دریائی خود در خلیج
فارس افزود و پادگانهای ایرانی در کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج
فارس استوار کرد و ولیعهد خود شاپور را به فرماندهی نیروی دریائی
پارس برگزید که مرکز کار او بحرین بود. پس از اردشیر شاپور و
خسرو انوشیروان نیز گامهای بلندی برای تقویت نیروی دریائی
ایران در خلیج فارس و اقیانوس هند برداشتند. بفرمان خسرو انوشیروان،
بحریه نیرومندی از خلیج فارس گذشت و سرتاسر کرانه عربستان و
دریای سرخ را پیمود، همه آن سرزمین‌ها و دریاهارا باطاعت آورد،
کشور یمن را بگشود و بر آن فرمانروای ایرانی گماشت و این وضع تا
پیدایش و گسترش دین اسلام پابرجا بود.

قسمت دوم: از دریای پارس تا دریای چین

هزار و یکصد و هفتاد سال پیش، سلیمان سیرافی بازرگانی ایرانی از بندر سیراف بر ساحل خلیج فارس که امروز روستای کوچکی بنام بندر طاهری بر جای آن بازمانده است، به چین سفر کرد و خاطرات سفر خود را در کتابی بزبان عربی نوشت و شصت و پنج سال بعد از او ابوزید حسن سیرافی آن کتاب را بخواند، و بر آن مطالبی بیفزود تا کتاب سلیمان سیرافی را کامل کرده باشد. گابریل فراند فرانسوی این کتاب را بسال ۱۹۲۲ میلادی از عربی به فرانسوی برگردانید و از روی این کتاب است که ما امروز می‌توانیم خط سیر کشتی‌های بازرگانی و دریانوردی قدیم را از دریای پارس تا دریای چین باز شناسیم.^{۱۸}

سلیمان وحسن هر دو از مردم بندر پرشکوه و ثروتمند سیراف بودند که در دنیای باستان شهرت فراوان داشت. سلیمان از ساحل شمالی خلیج فارس آغاز سفر کرد، از بحر عمان به دریای هند رفت، جزیره سلیمان و آبهای بنگال و اندونزی را پشت سر نهاد و پس از عبور از ساحل شرق آفریقا بسوی دریای چین راند و بشهر کانتون که در آن روزگار خانقو نامیده می‌شد، فرود آمد.

جهانگرد ماجرا جوی پر همت دیگری بنام مارکوپولو نیز چهارصد سال پس از سلیمان، از کشور ایتالیا، از شهر ونیز حرکت کرد و پس از رسیدن به کرانه خلیج فارس در بندر هرمز کهنه که امروز میناب

نام دارد تغییر رأی داد. از آنجا از راه خشکی از کشور افغانستان امروزی و کوههای پامیر عبور نمود و بچین رسید، مار کوپولو پس از سالها اقامت در آن کشور پهناور افسانه‌ئی دنیای قدیم، سرانجام بهمراهی ملکه‌زیبا - روئی که از دربار قوبیلای قاآن فرمانروای مغولی چین به دربار ارغون - خان پادشاه مغولی ایران فرستاده می‌شد، راه بازگشت در پیش گرفت. وی در چین، به کشتی نشست و با سیزده کشتی دیگر که ملتزمان شاهزاده بانو گوگرتا، عروس چینی دربار ایران در آنها جای داشتند، دریاهای بی کران را با تحمل هزاران سختی در نورددید و پس از آنکه تقریباً همه کشتی‌های خود را از دست داد و همراهان سفر دریائی او اغلب تلف شدند، پس از سه سال دریانوردی در جزیره هرمز قدم بخواست ایران باز نهاد.^{۱۹}

چون قدیم‌ترین سفرنامه‌های موجود برای بررسی راه دریائی پارس بچین این دو کتاب است، نخست خط سیر سلیمان سیرافی را بررسی می‌کنیم و بر بندرها و جزیره‌هائی که او و حسن سیرافی از آنها یاد کرده‌اند نظری می‌افکنیم سپس راه بازگشت مار کوپولو، سیاح اروپائی را مورد مطالعه اجمالی قرار می‌دهیم.

سیراف بر کناره خلیج فارس و در دامنه کوه جم واقع بوده است و اگر نقشه خلیج فارس را بخاطر بیاوریم، درمی‌یابیم که بین بندر طاهری امروزی و بندر بصره بر ساحل رود دجله، که ساحل نشینان آنرا شط العرب نامند، بندرها و ساحلهائی وجود دارند که برخی از آنها رونق و اعتبار بازرگانی کهن داشته‌اند و آن بندرها را در فصول بعد باز خواهیم

شناخت. اکنون از بندرسیراف به بعد، خطسیر کشتی رانی دنیای قدیم را از روی سفرنامه سلیمان دنبال می کنیم. اما پیش از آغاز این مطلب به ذکر مختصری درباره بندر بصره که منتهی الیه خط کشتی رانی دنیای قدیم و در انتهای خلیج فارس قرار دارد می پردازیم.

در منتهی الیه شمالی خلیج فارس بندر بصره واقع است که بوسیله رودهای دجله و فرات که شط العرب نامیده می شود بدریا متصل است. رود دجله و فرات که هر دو از کوههای شمالی کشور عراق و ترکیه سرچشمه گرفته و بطرف جنوب سرازیرند، پس از آنکه بهم درآمیختند، از ساحل بندر بصره می گذرند و چون در کرانه های خرمشهر و آبادان به کارون رسیدند و شاخه بهمنشیر نیز بدانها پیوست باهم بدریایم ریزند. بندر بصره بر ساحل شط العرب قرار دارد و خاک این ایالت در نزدیکی خرمشهر و آبادان و روبروی خاک کشور ما واقع است و از درون نخلستانهای آن طرف شط العرب جنب و جوش دهقانهای عراقی و باغداران و ساکنین خرماستانهای آن کران، بچشم می خورد. بصره از شهرهای قدیمی درجه اول عراق و بندر معتبر بازرگانی است.

شهر بصره از آغاز در اینجا قرار نداشت و باین نام نیز خوانده نمی شد، نوشته اند که از قدیم شهر کی بر ساحل رود دجله واقع بوده است، اردشیر ساسانی آنرا از نوپی افکنده و نام آنرا دهشت آباد اردشیر نهاده است، این پادشاه پس از غلبه بر اشکانیان و پیروزی در ساحل دریای پارس، شهرهای دیگری مانند ریو اردشیر، ورام اردشیر و استر آباد اردشیر و بتن اردشیر و غیره بنیان گذاشته و در پیشرفت و نگهداشت و آبادی آنها

کوشیده است. در زمان ساسانیان دهشت آباد اردشیر یا بصره کنونی بس بزرگ شد و ترقی بسیار کرد، و در مسافت کمی از آن، بعدها، شهر دیگری بنام ابله بوجود آمد و رونق گرفت، با حمله تازیان و شکست ایرانیان و واژگونی دودمان ساسانی، بفرمان خلیفه مسلمین عمر بن خطاب در محل کنونی بصره شهری بنیاد نهاده شد که بصره اش خواندند و بتدریج رونق و اعتبار و شهرت گرفت و آبادی پیشین دهشت آباد اردشیر بدان شهر باز گشت. کشتی‌ها بر ساحل بصره پهلو گرفتند، مسلمانان در این شهر به دار و ستد و جنگ و جهانگیری آغاز کردند.

زمینهای بصره بزمینهای خرّمشر پیوسته است و نخلستانهای این ایالت عراقی و روبروی خرّمستانهای خرّمشر واقع است از اسکله خرّمشر تا بصره با قایقهای موتوری بیش از چند ساعت راه نیست و عبور از روی شط العرب بر عرشه قایقهای کوچک موتوری و تماشای مناظر دل‌انگیز و زیبای جنگلهای خرّم در دو طرف شط، بخصوص در اواخر اسفند و آغاز بهار بدیع و دلکش است. به آن روزگاران، کشتی‌ها چون از بصره بارگیری می‌کردند، به بندرهای مهربان و سبز می‌شتافتند، و از آن پس بسوی بندر سحار در کنار دریای عمان می‌راندند و به مسقط می‌رسیدند. سلیمان می‌نویسد: «در مسقط از یکی از چاههای شهر آب آشامیدنی برداشتیم، از بندر گاه مسقط راه دریای هند در پیش گرفتیم و بسوی بندر کولام در مالزی روان شدیم، از کولام بسوی دریای هرکند (که امروز خلیج بنگاله نام دارد) رانندیم و پس از عبور از این دریا به سرزمین لانکابالوس که مسکن مردمی برهنه، سفید پوست و تنگ ریش بود رسیدیم،

مردان این سرزمین در قایقهای کوچکی که از قطعه چوبی شکم شکافته ساخته شده بود بدیدار ما شتافتند. در این قایقها نار گیل، نی شکر موز و شراب خرما برای مبارله و دادوستد آماده داشتند و با قطعات فلز مبارله می کردند و ما چون زبان همدیگر را نمی دانستیم، علائم و اشارات دست و سر را وسیله تفاهم قرار می دادیم.»

کشتی سلیمان از لانکا بالوس بسوی کالاهبار که جزء امپراطوری جاوگا یعنی سرزمین امروزی اندونزی بوده است بادبان می کشد، از آنجا سلیمان بسوی جزیره تی یوتا می راند و فاصله کالاهبار و این جزیره را ده روزه طی می کند.

از تی یوتا، راه کونه رانگ در پیش گرفته می شده که دارای کوهی بلند و مأمن دزدان و فراریان بوده و پس از کونه رانگ می بایست به سرزمینی رفت که چامپا نام داشته است. از آن پس کشتی بسوی جزیره چوندر - فولات روان شده و از آنجا بسوی دریای چین که دریای چان خای (شانگهای) نام داشته شراع می کشید. در بندر گاه چین یعنی شهر خانفو (کانتون) که دارای آبهای گوارا و بازارهای خوب بوده، لنگر می افکنده اند. سلیمان توضیح می دهد که جزر و مدهای دریای پارس و دریای چین یکسان نیست. وی بعضی از شگفتیهای دریای چین را ذکر می کند که خالی از اغراق و افسانه پردازی نیست. مثلاً می نویسد:

«ماهی ای بدرازی بیست گز صید کردیم، چون شکم او را

بشکافتیم ، يك ماهی زنده و سر حال در آن دیدیم و چون شکم این ماهی را نیز باز کردیم ، ماهی سومی دیدیم که از حیث خلقت و شکل مانند آن دودیدگر بود و زنده در شکم دومی جای داشت .

«... از عجائب این دریا ماهی کوه پیکر وال و دشمن خطرناکش ماهی لاشک ذکر شده است. ماهی وال نهنگ است و غول آسا و کشتی-بانان از آن وحشت دارند. چون وال سراز آب بدر آورد ، ستونی از آب دریا همچون مناره بلندی از گلوی خود خارج می کند ، وقتی هوا آرام است و ماهیان در گوشه و کنار ، به گشت و شنامشغولند ، وال غول پیکر همه آنها را با پاروی دم خود جمع می کند و یکباره می بلعد ، گوئی همه آن موجودات بینوا ، در يك چشم بهمزدن به دهانه چاه گودی فرو کشیده می شوند . ناو بانها و کشتی رانان از نزدیک شدن باین ماهی کوه پیکر بیمناکند و شبها بر عرشه کشتی ها دیده بانی می کنند تا از نزدیک شدن آن آگاه شوند و چاره اندیشی کنند. این ماهی شگفت انگیز را دشمنی است که ماهی لاشک نام دارد و در گوش وال بدنیا می آید و در همانجا پرورش می یابد و قدش به بیش از يك متر نمی رسد . لاشک با همه خردی و حقارت خود آن موجود غول آسا را از پای درمی آورد و ملاحان برای ترسانیدن وال همواره ماهی لاشکی را با خود در کشتی نگاه می دارند و چون ببینند که ماهی والی نزدیک می شود ، لاشک را بدریا می اندازند . غول دریا با دیدن لاشک بهراس می افتد ، و از آن منطقه فرار می کند . »

در خلیج فارس و در اطراف جزیره قشم امروز نیز نوعی ماهی بنام

لاشك خوانده می شود و شاید همان باشد که سلیمان سیرافی از آن سخن گفته است . سلیمان نوشته است که : « در دریای یأجوج و مأجوج (دریای چین) نوعی ماهی پرنده دیدیم که صورت انسانی داشت و در سطح آب دریا جهش و پرش می کرد . این ماهی آدمی صورت پرنده را میج می خواندند . دشمن این ماهی پرنده ، ماهی انکاتوس است که همینکه آن را بر سطح آب ببیند، آن را می بلعد.»

«... بطور کلی دریاهای مشرق در نتیجه وزش بادهای صرصر بجوش و خروش می آیند و همینکه کولاك بر سطح دریا پدید آید صحنه بسیار هولناکی است. اقیانوس اندرون خود را بیرون می ریزد و آنچه در دل دارد باخشم و وحشت تسلیم سواحل و جزایر می نماید، صخره های عظیم و قطعات سنگ کوه پیکر مرجانی و آهکی از دریا بکرانه ها و بر روی جزیره ها پرتاب می شوند ، سفائن و کشتی های بزرگ، در يك چشم بهمزدن نابود می گردند ، ماهیان عظیم و غول پیکر از دریا بخشکی می افتند و هنوز بخشکی نرسیده ، می میرند. در دریای هر کند چون طوفان برخیزد، مقدار هنگفتی عنبر از دریا به ساحل آید ، و کشتی رانها و ساحل - نشینان از بوی فرحبخش آن که دریا را عطر آگین کرده ، بوجودش پی می برند و بگردآوری آن می پردازند .» عنبر ماده ئی عطر آگین خوشبو است که از جانوری دریائی دفع می شود و در عطر سازی بکار می رود . «.... در دریای هر کند ، بهنگام طوفان ، در سطح آب جرقه -

های آتش نمائی دیده می شود که از دور دهشت انگیز است . ماهیان آدمخوار بفرآوانی و با شکل مختلف و بارنگهای عجیب و تماشائی در

این دریا دیده می‌شوند.»

«... خانقو بندرگاه مهم کشتی‌های چینی است. در این شهر کالاهای سراسر عالم انبار می‌شود، چون عمارت‌ها چوبین و نیلین است، انبارها زودبزود آتش می‌گیرند و خسارت‌های زیادی به بازگانان وارد آید.»

«... در سرزمین چین درنای درازی که باد و دست گرد آنرا می‌توان گرفت و بال‌عاب چینی پر نقش و نگار است و به ارتفاع چهار متر می‌رسد می‌دمند، و در ساعات روز و شب برای تعیین اوقات شب و روز و اعلام ساعات ممنوعه و عبور و مرور در شب آنرا بصدا درمی‌آورند. هر شهر دارای چهار دروازه و هر دروازه دارای پنج دستگاه نای که آنرا جادم نامند می‌باشد که با طبل‌ها و شیپورها بصدا درمی‌آیند. در سرزمین چین یک نوع خاک چینی وجود دارد که از آن جامی ظریف می‌سازند، این جام مانند شیشه حاکی ماوراء است چنانکه چیزها بخوبی از پشت آن با رنگ و اندازه و نقش و نگار پیدا هستند.

«... مردگان چینی در میان کافور و عود خوابانده می‌شوند و کسان او تا سه سال بر او زاری می‌کنند و جسد را پس از آن بخاک گور در حفره‌ئی فرو اندازند. باعث فساد چینیان مردگان نیز غذای خورند و انواع خوراکی‌ها و نوشیدنی‌ها را هر روز نزدیک تابوت مرده گذارند. در گور بزرگان و شاهان اشیاء نفیس می‌گذارند و زور و یور و زینت می‌گسترند. همه مردم چین خواندن و نوشتن می‌آموزند.

«... در چین تا پادشاه به چهل سالگی نرسد نمی‌تواند به تخت شاهی بر آید، چون چینیان معتقدند که در این سن، آدمی در آزمایشهای زندگی پخته و آموخته شده است.»

سلیمان نوشته است که در دادگاههای هزارسال پیش چین کسانی که بدادخواهی می آمدند ، شکایات خود را می نوشتند و نزد قاضی حاضر می شدند و سوگند یاد می کردند و جریمه می پرداختند و تشریفات رسیدگی و دادخواهی نزدیک به رسوم دنیای امروز بود . در چین حسب فرمان شاه ، آنچه خواروبار و لوازم ضرور زندگی بود در انبارهای عمومی گذاشته و با نظارت حکومت بانرخ ارزان بفروش می رساندند .

در چین ساخ که برگ گیاهی است، دم کرده می نوشیدند و برای رفع خستگی مفید بود، (همان چای است که امروز ما می نوشیم) . در چین هر کس قصد سیروسفر داشته باشد باید ورقه اجازه نامه از حاکم دریافت دارد. (رسومی شبیه آنچه امروز مقررات گذرنامه نام دارد پیروی می شده است) .

انگشت نگاری که امروز جای مهمی در دنیای متمدن در روابط حقوقی و قانونی مردم دارد در چین قدیم معمول بوده و چون بدهکار سندی را امضاء می کرده است در دو جای سند اثر انگشت خود را می گذاشته است و آنرا نصف می کرده و بخشی را به بستانکار می سپرده است و اگر انکار می کرده ، قاضی آندونیمه را باهم برابر می نموده و اگر خطهای اثر انگشت بر روی دوپاره سند در کنار هم قرار می گرفت ، حکم بحقانیت بستانکار می داده است .

سلیمان نوشته است که: «پادشاه چین را بغبور (فغفور) نامند که کلمه ئی فارسی است و فرمان بغبور چین دستورهای پزشکی و داروها

و بیماریها و طرز معالجه آنها را بر لوحه‌های سنگین با ارتفاع ده متر کنده‌اند، تاهمگان بخوانند و بدانند و چنانچه بیمار و نادار باشند، از خزانه پادشاه پول دارو و درمان بآنان پرداخت گردد.

«... در هندوستان چنانچه کسی بردیگری ادعائی داشته، باید دست خود را در آب جوشان فرو کند و ناسوخته، دست بر آرد.» سلیمان گوید من خود کسی را دیدم که دستش را در آب جوشان فرو برد و ناسوخته بر آورد و بهمین جهت طرف او محکوم به پرداخت يك من طلا شد.

«... چون پادشاه سرندیب بمیرد، جنازه شاه را به ارا به‌ئی بندند، سراو را نزدیک به زمین قرار دهند، بطوریکه موهای سرش با گردو خاک کوجه بیامیزد، پیرزنی جارو بدست، گرد و خاک کوجه را بر روی جسد پادشاه مرده ریزد و خطاب بمردمی که برای اداء احترام به دنبال جنازه رواند گوید: عبرت کنید، این آدم، پادشاه شما بود، تمام مال و منزل جهان را ترك کرد، قدرت و ثروت را از دست بداد، و از جهان دست فروشت، عبرت کنید و بعد از این مفتون لذتهای زندگی نشوید، که این سرنوشت شما است.

«بعد توده‌ئی از هیزم انباشته کنند و صندل و کافور و زعفران بر آن ریزند و آتش گران برافروزند و جسد شاه مرده را در آن بسوزانند و خاکسترش را بر باد دهند، چون جسد شاه در آتش شعله‌ور شود، همسر محبوب شاه نیز خود را بمیان آتش افکند و با او بسوزد و خاکسترش در خاکستر شاه آمیزد و بر باد رود.

« . . در چین گاهی اتفاق افتاده که مخالفین شاه راسر برند و جسد آنها را آرمیان بخورند . هندیان ریش خود را بلند می گذارند، ریشها تاسه ذرع هم می رسد ولی همینکه مردی بمیرد موی سرو ریش او را می تراشند. در هندوستان دانش های پزشکی و فلسفه رواجی بسزا داشته، جراحات و زخمها را می سوزانند و معتقدند که با آتش هر آلودگی پاک شود. چینیان از ستاره شناسی و نجوم بهره ورنند و معتقدند که فیل حیوان نامیمونی است در حالیکه در هند فیل را حیوان مقدسی می دانند.»

سلیمان آب و هوای چین را سال متر از هند وصف کرده است.

سلیمان سیرافی نوشته است که مردم کره عقیده دارند اگر برای پادشاه چین هدیه بفرستند از آسمان بر آنها باران می بارد و سبب نعمت و فراخی معیشت آنها می گردد . در سرزمین کره شاهین های سپید گونه بسیار وجود دارند.

ابوزید حسن سیرافی بر کتاب سلیمان سیرافی بخشی افزوده است و از نوشته حسن سیرافی درمی یابیم که بر حسب يك رسم قدیمی در چینستان گوشت انسانی قابل خوردن بوده است و در بازار بفروش می رسیده. مس گرانبهاتر از زر بوده است و سکه مسین رواج داشته. چینی ها اثاثه گرانبهای خود را در صندوقهائی که بر چهار چرخ قرار دارد می گذاردند تا چون آتش بخانه چوبین آنها رسد، بر فور، آن چرخ و چینهای گرانبهای خود را بخارج از خانه برند و از کام آتش برهانند. شبها با ناقوس حکومت نظامی اعلام می شده و چون این زنگ بصدا درمی آمد مردمان حق خروج از خانه نداشتند. هنرهمندان نقاش در گذرگاههای

عمومی از طرف حاکم شهر بنمایش گذاشته می شد تا هر که آنرا نپسندد و ایرادی از نظر هنر نقاشی داشته باشد بدر بار حاکم عرضه دارد و چنانچه تابلو نقاشی قبول عام یافت و همه آنرا پسندیدند و تحسین کردند، به هنرمند پاداش فراوان داده می شد و ارج می دیدید و بر صدر می نشست.

«... در چین پادشاه ایران و عراق را شاهنشاه خوانند. چینیان مسلمانان را با محبت پذیره می شوند و بدانها احترام می گذارند. پادشاه جاو گای یعنی جاوه امروزی را حسن سیرافی مهاراجه می خواند و می نویسد این کلمه در زبان سنسکریت به معنی پادشاه بزرگ است، پادشاهان سرزمین خمر^۱ یعنی کامبوج کنونی از مهاراجه جاوگا فرمان می برده اند.

«... در چین بازرگانی خراسانی که از خواجهئی چینی ستم دیده و مالش را بزور برده بودند بعدالت خانه شاه رفت و بازنجیر عدالت شاه را از دادخواهی خود آگاهانید و شاه پس از تحقیق در احوال وی اموال او را از خواجه چینی بازستد و باو بر گردانید.

«... در سرندیب بت بزرگی وجود دارد که از زر ناب است، سرندیب پر نعمت ترین و ارزاترین کشورهای جهان از نظر حسن سیرافی است. تخریح مردم با شرط بندی و قمار برای خروسان جنگنده است که آن خروسان را بهم اندازند و هر کدام پیروز شوند کسانی شرط را برده اند. مردم عمان و خلیج فارس باین جزیره می آیند و از درختان نار گیل هر چه می خواهند می برند و با ابزار و آلات نجاری صفحاتی از تنه درختان بوجود می آورند و باالیاف نار گیل ریسمانی بافند و صفحه ها

را باهم دوزند و آنها را در ساختن کشتی بکار برند، و از بر گهای درختان جنگلی، بادبان ترتیب دهند و چون يك کشتی ساخته شد، آنرا پراز نار گیل کرده، بسوی عمان بادبان افرازند تا از دریاها گذرند و کشتی و بارهای آنرا که همه رایگان است بکشور خویش برند.

«... جانورانی که در سواحل چین و هند زندگی می کنند در دهان خویش عاج دارند. محصولات این مناطق شهره آفاق است. آبنوس و ابریشم، خیزران، عود، کافور، جوزبویا، میخک، صندل، ادویه خوشبو، طوطی، طاوس، آهوان مشکدار، مشک و عنبر و گوهرها از این نواحی به دیگر کشورها میبرند...»

۲۰

قسمت سوم : سفر مار کوپولو

مار کوپولو جهانگرد و نیزی که نزدیک به چهارصد سال پس از این دوسیرافی باید در و عموی خود از راه خشکی به چین رفته و از راه دریا به ایران باز گشته است راه باز گشت خود را بدینگونه وصف کرده است :

ارغون خان پادشاه مغولی ایران که خواستار ازدواج بایک شاهزاده خانم مغولی از دربار چین بود، در سال ۶۹۲ هجری فرستاده های خود را به دربار قوبیلای قاآن، خان بزرگ مغولی چین به خواستگاری فرستاد. فرستادگان، شاهزاده خانم گوگرتا را که دختری هفده ساله و زیبا بود برای ارغون خان انتخاب کردند. مار کوپولو از قوبیلای قاآن تقاضا کرد که اجازه دهد تا به همراهی ملتزمان عروس ایران از

راه دریا بدر بار ایران رود. به فرمان خان مغول ۱۳ کشتی باششصد سرنشین که همراهان عروس و مار کوپولو و سفیران ایران بودند بر کشتی نشسته بسوی ایران روانه شدند. این کشتی‌ها از چوب صنوبر ساخته شده بود و هر کدام دارای یک سکان و پنجاه تاشصت اطاق بودند. هر کشتی قریب ۲۰ نفر ملوان و ناوی داشت و در کشتی ده فروند قایق کوچک تعبیه شده بود. در راه بیماری بر کشتی نشینان تاختن آورد و عده زیادی از آنان را نابود کرد. مار کوپولو شرح سفر خود را از پانصد میلی دریای چین یعنی از کشور سیامیا که سرزمین چوب آبنوس است آغاز میکند و از سرزمین صدف که کشور اندونزی است گذشته به سنگاپور و سوماترا و سرزمین اسپهای شاخدار می‌رسد. وی اندونزی را بهشت روی زمین می‌داند و از برنج و ماهی لذیذ آن سرزمین تعریف می‌کند، میمونهای آدم نما او را بحیرت می‌افکنند، همچنین زنان و مردان برهنه و مردمی که دندان خود را با سوهان تیز می‌کرده‌اند او را بشگفتی آورده‌اند.

از سه سفیر پادشاه ایران که از دربار خان مغول بازمی‌گشتند تنها یک تن زنده می‌ماند و از ششصد تن ملتزمان شاهزاده خانم تنها تنی چند باقی می‌مانند. بقیه همگی غرق و هلاک می‌شوند. آنگاه به سرزمین یاقوت کبود و گوهرهای گران بها که جزیره سرنذیب باشد می‌رسند و از آنجا گذشته در کرانه‌های هندوستان لنگر می‌اندازند.

سپس از هند گذشته به سواحل مالایا می‌آیند، آنچه از کشتی‌ها باقی مانده شکسته و فرسوده شده و بیم غرق شدن بقیه سرنشینان، و خود شاهزاده خانم گو گرتا و مار کوپولو افزایش می‌یابد.

زنان زیباروی لطیف بدن یعنی پرستاران عروس، کارهای سخت و خشن کشتی رانی و افراشتن و جمع کردن بادبانها را بعهده میگیرند، از قضا کشتی آنان با سفائن عربی که در ساحل هندوستان ادویه می-خریده اند برخورد می کند. مار کوپولو و همراهانش بر هنمائی سفائن عربی بزننگبار در افریقا فرود می آیند.

زننگبار بر کرانه های افریقای شرقی واقع است و مار کوپولو آنرا سرزمین فیلهای عظیم و مرکز شیران سیاه رنگ توصیف کرده است. از زننگبار به جزیره سو کو توره که بنا بگفته مار کوپولو، در آن زمان بزرگترین لنگرگاه دریائی بین عدن و حبشه و خلیج فارس و اقیانوس هند بوده می رسند. سرانجام کشتی حامل عروس ایران در آبهای ساحل هرمز لنگر می اندازد و مار کوپولو پس از سه سال دریا-نوردی و تحمل سختی های فراوان به ساحل ایران در خلیج فارس قدم می نهد.

خط سیر سفر دریائی سلیمان سیرافی و مار کوپولو گرچه یکسان نیست ولی بجز قسمتی از شرق افریقا و بحر عمان که در مسیر این دو سیاح دنیای قدیم یکی نبوده، تقریباً راه دریائی یکسانی را در دریای چین و خلیج فارس پیموده اند و شگفتی های این مسیر طولانی را باز نموده اند.^{۲۱}

شکوه دیرینه خلیج فارس

قسمت اول : سیراف و کیش : ساحل مروارید غلطان ، مشک و عنبر ،
ساج و خیزران

در کرانه شمالی خلیج فارس بین بوشهر و بندر لنگه، بندر کوچکی بنام بندر طاهری واقع است . بر جای این بندر كوچك ، كه امروز روستای كوچکی با خانه‌های گلین و مردمی مستمند بیش نیست ، از قبل از ساسانیان تا مدتی دراز بعد از سلطه اسلام بندر بزرگ و ثروتمند و پرآمدورفتی بنام سیراف قرار داشته است. بندر سیراف در منتهی - الیه شاهراه بازرگانی مهم عهد ساسانی که از شهر گور که امروز فیروزآباد نام دارد، می گذشته ، قرار داشته است . سیراف در زمان

ساسانیان و در قرون اولیه اسلامی شهرت و اعتبار خاصی داشته . در سال ۱۳۳۸ شمسی واندنبرگ شرق شناس بلژیکی جاده سنگی و پهن گور- سیراف را که از شهر گورقدیم می گذشته و به سیراف می رسیده است کشف نمود . این جاده مهم از دیرباز، کاروانهای بزرگ تجاری را که حامل کالاهای خراسان و ماد و اصفهان و ری و کاشان بودند به ساحل دریا رهبری میکرد ، و متاع های ایرانی از پارچه و ادویه و گلاب و دست بافتها و غله و میوه خشک را به کشتیهای اقیانوس پیمای بادبانی بندر سیراف تحویل می داد . کشتی های چینی و هندی و عرب نیز امتعه خود را پس از گذراندن از دریا های دوردست، در این شهر سرازیر می کردند . از این رو، سیراف محل پررونقی برای دادوستد، مرکز اجتماع بازرگانان چینی و عرب و هندی و افریقائی و پارسی بود، و آنچه لازمه يك بندر شروتمند بود، در آن یافت می شد، و صنعتگران، رامشگران ، عیاران ، شرابسازان ، کشتی سازان، معماران و آواز- خوانان بسیار در آن زندگی میکردند .

سیراف تا نیمه دوم قرن چهارم اسلامی آباد بوده است . در کتاب سرزمینهای خلافت شرقی نوشته شده است که ساحل کوره اردشیر خوره را سیف یعنی کناره می گفتند و ایالت مزبور در ساحل خلیج فارس سه سیف داشت که همه آنها در منطقه گرمسیر بودند ، یکی سیف عماره در خاور جزیره قیس و دیگری سیف زهیر در ساحل جنوبی ایراهستان و حوالی سیراف و بالاخره سیف مظفر در شمال نجیرم، عماره و زهیر و مظفر سه عشیره عرب بودند که از آنطرف خلیج فارس به سواحل

شمالی آن آمده و در آن مسکن گزیده بودند . سیف عماره در قرن چهارم قلعه‌ئی داشت مشرف به دریا که هیچکس نمیتوانست بر آن بالارود و آنرا قلعهٔ دیکدان یا دیکپایه می گفتند و به حصن عماره نیز معروف بود و در کنار آن ۲۰ کشتی میتوانست پهلو بگیرد . ورود باین قلعه فقط بوسیله چنگکهای که بدیوار آن نصب میکردند امکان داشت . به مسافت اندکی در مغرب آن جزیرهٔ قیس که بفارسی کیش گفته میشود واقع است . این بندر در قرن ششم ، پس از خراب شدن سیراف بندر تجارتی خلیج فارس گردید . در جزیره کیش شهری ساخته شده بود که باروئی محکم داشت و آب آن از برکه‌های متعدد حاصل میشد و در نزدیکی ساحل محلی برای صید مروارید بود . این جزیره لنگرگاه کشتی‌های بلاد هند و عرب بود و نخلستان بزرگی داشت . قزوینی دربارهٔ گرمای آنجا گوید در تابستان مانند حمامی است بسیار گرم و مرطوب ولی با این وصف قیس شهری است پر جمعیت و آباد ، فاصلهٔ جزیره از ساحل چهار فرسخ است و در ساحل در مقابل لنگرگاه هزو واقع است و در قرن هفتم جادهٔ کاروانی شیراز به لاغر تا آنجا امتداد می‌یافته است .

سیراف قبل از ترقی جزیره کیش ، مرکز تجارت خلیج فارس بوده است . اصطخری گوید این شهر از حیث بزرگی و جلال با شیراز برابری می کند ، ساختمانهای آنجا از چوب ساج است که از زنگبار می‌آورند و عمارتهای چندمرتبه دارد که مشرف بر دریا ساخته شده‌اند ، مردم سیراف در صرف پول برای عمارت اسراف کنند چنانکه یکی از

بازرگانان برای خانه خویش بیش از سی هزار دینار خرج کرده است. سپس نوشته است که مردم آنجا از تمام مردم فارس توانگرترند، و بین آنان کسانی هستند که ثروت آنان از شصت هزار هزار درهم بیشتر است و همه آنها از راه تجارت دریا بدست آورده اند. اطراف شهر درخت و باغ وجود ندارد، میوه و بهترین آب شهر از کوهی موسوم به کوه جم است، و در آن کوه قلعه‌ئی عظیم است موسوم به سمیران. مقدسی جغرافیا نویس دیگر می نویسد تجارت سیراف از بصره بیشتر است و خانه‌های آنجا بهترین خانه‌هایی است که من دیده‌ام. کالاهائی که از راه دریا بایران وارد می‌شد، از این بندر به دیگر جاها می‌رفت، امتعه نفیس و کمیاب هندی به آنجا وارد می‌شده، عود و عنبر و کافور و جواهر، خیزران و عاج و آبنوس و فلقل و چوب صندل و انواع عطرها و ادویه از هندوستان از راه دریا، باین شهر می‌رسیده. در خود سیراف سفره‌ها و پارچه‌های کتانی بافته می‌شده است، بازار مهمی برای خرید و فروش مروارید در این شهر وجود داشته. عطر گل سرخ که از ولایت گور یعنی فیروز آباد کنونی بدست می‌آمده و نیز گلاب به سیراف می‌آورده‌اند و از سیراف به هندوستان و چین و مصر و افریقا می‌بردند. عرق طلعه‌انه که ماده عطری درخت خرماست و از گل ناشکفته درخت خرما گیرند و امروز هم در فارس آنها عرق تارونه گویند، عرق زعفران و عرق سوسن و عرق بیدمشک و عطرها و روغنی مانند عطر بنفشه، عطر نیلوفر، عطر نرگس، عطری که از گیاه کاردی می‌گرفتند، عطر زنبق، عطر مورد، عطر مرزنجوش،

عطر بادرننگ و عطر بهار نارنج از راه سیراف به کشورهای مشرق-زمین صادر می شده است .

پارچه های زربفت ، کتانی ، ابریشمین ، قلابدوزی ، زردوزی که در شهرهای فارس بافته می شده ، و در روی آن علامت خانوادگی نجبا و شهزادگان و شاهان و امراء کشورها از ابریشم وزری و مليله دوزی نقش می گردیده است ، از این شهر به دیگر کشورها می فرستاده اند . پارچه های معروف به گارسی وزری و پارچه های دستباف شیراز معروف به خز که از پشم خام ساخته می شده ، گلیم و جاجیم های لطیف ، پرده ئی و جانمازی که در جهرم ساخته می شده ، داروهای مختلف که در شهرها بدست می آمده و از مرکز مهم تهیه داروهای گیاهی یعنی شهر شاپور فرستاده می شده ، نیشکروا ترچ و بادام وزیتون که از سایر شهرهای رسیده ، پارچه دیبق از کازرون ، گلیم و پرده غندیجان خوزستان ، قلابدوزی با طغرای شاهانه ، دستمال و پارچه سفره ، ظرف های چرمین آبدان که در بندر مهر و بان تهیه می گردیده ، کتان سینیزی ، کتان جنابی ، چادرها و روپوش های بافت استخر فارس ، پارچه های نخ یزد و ابرقو ، مومیا و عطر رازقی دارا بگرد ، گلیم و پرده ودانه های خوشبو از فرگ و طارم ، پارچه ها و پرده های ابریشمین برنگهای پرتاوسی آبی رنگ و سبز که در میان گلابتون بافته می شده و فرش های نمدی و خیمه و خرگاه از شهر فسا ، نقره و آهن و مس و گوگرد و نفت خام از شهرهای فارس و یزد ، رنگهای گیاهی از خراسان ، کفش های معروف به شمشک و مشک های جای آب و چاشنی طعام از رودان ، دوشابی که دیش می گفتند ، و همچنین

پارچه‌ها و عطر و مومیا، ازارجان، همه این کالاها از بندر سیراف بدرون کشتی‌ها برده می‌شده و در بازارهای آن به بازرگانان چینی و هندو و عرب و افریقائی و آسیائی عرضه می‌گردید.

بنا بر تحقیقات دانشمندان، سیراف و کیش و هرمز سه مرکز صدور و ارتباط بین ایران و چین و آسیای غربی یعنی سوریه و ارمنستان و سواحل دریای سیاه با چین و هند بوده‌اند که یکی پس از دیگری آباد شده و بندر و بارانداز و شاهراه و بازار عمده معاملات گردیده‌اند.

در سیراف بازرگانان ملل مختلف یکدیگر را ملاقات کرده با دریانوردان ملل دیگر قرار مسافرت‌های دریائی و حمل و نقل کالاها می‌گذارند. از این شهر بود که سلیمان و ابوزید حسن سیرافی به چین سفر کردند و خاطرات سفر خود را نوشتند و هنوز پس از هزار سال یادداشت‌های آنها منبع اطلاعات پژوهندگان تاریخ سیراف قدیم و دریانوردی بین دریای پارس و دریای چین است. مرواریدهایی که در جزایر کیش و قشم و هرمز و هنگام و بحرین و لارک از دریا صید می‌شد، چون در این بندر پر ثروت، بازرگانان ملل مختلف اقامت داشتند، بدانجا می‌بردند. سیراف بازار داد و ستد مروارید بود.

نوشته‌اند، در فصولی که کشتی‌های اقیانوس پیما بدین بندر می‌رسید و ناوگانهای بازرگانی یکی پس از دیگری در لنگرگاه سیراف پهلو می‌گرفت، قهوه‌خانه‌های شهر هزاران نفر از ملل و اقوام مختلف را پذیرائی می‌کردند، و در این قهوه‌خانه‌ها بود که مسافران و دریانوردان برای بدست آوردن مرواریدی طرح دوستی و دشمنی و

مهر و کین می ریختند و دادوستد می کردند . دزدان دریائی مسافران و ملاحان و ناخدایان رازیر نظر می گرفتند تا از حرکت و راه دریا نوردی و تجهیزات و امتعه آنها آگاه شوند . همراه با زوال دولت آل بویه سیراف رو به ویرانی نهاد ، در فارسنامه ابن البلخی آمده است که « مالی بسیار از آنجا برخاستی ، تا آخر عهد دیلم هم برین جملت بود ، بعد از آن پدران امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر را بدست گرفتند و آن دخل که سیراف را می بود بریده گشت و بدست ایشان افتاد و رکن الدوله خمارتکین قوت رأی و تدبیر آن را نداشت که تلافی این حال کند و با این همه يك دو بار به سیراف رفت تا کشتی های جنگی سازد و جزیره قیس و دیگر جزایر را بگیرد و هر بار امیر کیش او را تحفه ها فرستادی و کسان او را رشوتها دادی تا او را باز گردانیدندی و عاقبت چنان شد که یکی بود از جمله خادمان ، نام او ابوالقاسم و سیراف نیز بدست گرفت .» در سیراف تاملاتی فیل خانه عضدی و در نابند ایولن عضدی که هر دو از کاخهای بندری بودند که بدستور عضدالدوله دیلمی در این دو بندر ساخته شده بود برپا بوده است.

در افسانه های دیرین آمده است ، که چون کیکاوس پادشاه کیانی خود را خدا خواند ، فرمان داد تخت او را بر بال چهار عقاب بزرگ دور پرواز ببندند و بر آن نشست و با آسمان فرارفت ، تخت به مرغ بسته اودر سیراف سرنگون گردید. در کتاب جمهوریت افلاطون یونانی از خدایان سیرافی سخن رفته است و معلوم می شود، بروزگار افلاطون

سیراف نزد یونانیان شناخته بوده است .

امیر کیش آنچنان که نوشته اند قیس فرزند قیصر بود، قیصر مردی ماهیگیر و تپی دست بود، پسران او از فرط تنگدستی از سیراف به قیس گریختند و به جزیره قیس ماندند، مادر فرزندان قیصر از سختی روزگار بر کنار دریای سیراف بنشست تا کشتی های سرزمینهای دور فرا-رسند و از او کالائی بپذیرند ، چه ، در آن روزگار رسم برایین بود که کشتی هایی که به سفر دوری می رفتند و از سیراف بسوی چین یا هند یا افریقا بادبان می گشادند ، قبل از سفر ، هدایای تهیدستان را قبول می کردند و آنها را بحساب خود آنان می فروختند و در عوض کالاهای دیگری می خریدند و **سودی** که از این داد و ستدها عاید می شد ، بی-چشمداشت مزدی ، بآنان می دادند . بدینگونه ، دعای خیر مستمندان بدرقه راه آنان که راهی سخت هول انگیز بود ، می گشت و امیدوار بودند که بهیمن این نیکو کاری کشتی آسیب نبیند و سر نشینان و ناخدایان و **ملاحان** به سلامت و با سود فراوان و دست پر بدیار خود باز گردند .

بر حسب اتفاق ، کشتی اقیانوس پیمائی که به سفر مالایا بر ساحل هند یا بچین می رفت هدیه پیرزن مادر فرزندان معروف به ملوک بنو قیصر را ، که گربهئی بود پذیرفت ، کشتی بادبان برافراشت و چون به مالایا رسید ، ناخدای کشتی را خبر دادند که در شهر بیماری ای افتاده و موشهای زیادی به انبارهای شهر حمله کرده اند و حاکم و بازرگانان و پیشه واران در دفع موشها درمانده اند زیرا گربه ای در آن شهر نیست و مردم آن

هنوز گربه ندیده اند. ناخدا گربه را از کشتی نزد حاکم شهر برد تا هنر موش گیری آنرا نزد حاکم و بزرگان شهر نشان دهد، حاکم را این تدبیر خوش آمد و چون ناخدا به کشتی باز گشت، کالاهای فراوان و گران بها که باندازه گنجایش بیش از نیمی از کشتی بود، به نزد او فرستاد تا ناخدا را جبران خدمتی باشد که به شهر و آذوقه آن کرده بود. ناخدا این را به فال نیک گرفت، و چون به سیراف باز گشت، آن کالاها و سودهایی که از دادوستد آنها عاید شده بود، همراه به مادر قیس داد، چون فرزندان پیرزن از این موضوع آگاه شدند، به سیراف باز گشتند و مادر را با کالاها به جزیره قیس بردند و نام پسر بزرگ بر جزیره قیس ماند و با خرید و فروش کالا و لشکر آرائی و دزدی دریائی و سایر شیوه های معمول آن زمان، دولت و قدرتی بهم زدند و خود را ملك بمعنی پادشاه خواندند و فرزندان و سلسله آنها را ملوك بنو قیصر گفته اند. نوشته اند که ملوك بنو قیصر حشمت فراوان و ثروت بی کران یافتند و خلیفه الناصر - لدین الله خلیفه عباسی ایشان را و قرمی نهاد.

به روزگار اتابك ابوبکر سعدبن زنگی شاه فارس، سپاهیان ابوبکر سعدبن زنگی به جزیره قیس تاختند و ملوك بنو قیصر را از پا در آوردند. و چون آنجا را بگشودند و بر مکنّت و ثروت و بازارهای آن وقوف یافتند، نام این جزیره را دولتخانه گذاردند، و تا مدت ها، یعنی تا پایان کارشاهان اتابك در فارس. این نام برای این جزیره باقی بود.

سیراف بسال ۳۶۶ هجری یا ۳۶۷، بر اثر زلزله های پیاپی که هفت شبانه روز آنرا لرزاند ویران گشت، مردم شهر به دریا گریختند،

خانه‌ها ویران گردید و در دریا فرو ریخت، آنچنان که دیگر کشتی‌ها نتوانستند بر ساحل سیراف لنگر گاه بیا بند. چون شهر با عماراتش در آب افتاده بود، سطح دریا بر آمد، بدین سبب امروز بر کرانه‌های بندر طاهری لنگر گاه آماده و خوب برای کشتی‌ها نیست و کشتی‌ها ناگزیر در بندر عسلو که نزدیک آن است لنگر می‌افکنند.^{۲۲}

قسمت دوم: هرمز، جزیره گنج

مرکز روابط تجاری آسیا و هندوستان سه نقطه است: تنگه مالاکا، عدن و هرمز که از آن دو مهمتر است و بادر دست داشتن این سه نقطه دولت پرتغال باید خود را مالک دنیا بخواند .
از گزارش آلفونسو دآبو کرک دریا سالار پرتغالی و فاتح هرمز بندر بار پرتغال

جزیره هرمز تا سده ششم هجری جرون نام داشت و بندری بنام هرمز در نزدیک شهر میناب کنونی بود که بندر تجاری کرمان و سیستان بشمار می رفت . جغرافی نویسان اسلامی شهر هرمز کهنه را از آثار اردشیر با بکان شهر یار ساسانی دانسته اند و آنرا مرکز تجارت و معاملات، مشرق ایران شمرده اند و بگفته آنها در نواحی هرمز کهنه غلات، و نیشکر و انگور و نیل بدست می آمده است و از این ناحیه اسبان اصیل و گران قیمت به هندوستان می برده اند .

مار کوپولو سیاح ونیزی ، که در فصول پیش از او یاد کردیم و گفتیم که از راه خشکی بدین شهر آمد ، و از راه افغانستان به چین رفت ، از اسبان اصیلی که از این بندر به هندوستان فرستاده می شده است یاد کرده .

سلسله‌ئی از امراء محلی ایرانی بنام شاهان هرمز در این ناحیه فرمانروا بوده‌اند که از سر سلسله آنها اطلاع دقیقی در دست نیست ولی دوازدهمین امیر این سلسله رکن الدین محمود نام داشته است. با حمله مغولان جغتائی در حدود هفتصد سال پیش از این، پانزدهمین امیر سلسله شاهان هرمز که نامش امیر بهاء الدین ایاز بود، با گروهی از مردم هرمز کهنه به جزیره جرون که در دریای روبروی هرمز کهنه قرار داشت رفت و در آنجا ساکن شد و جزیره را بیاد وطن خود هرمز نام نهاد. وی در جزیره هرمز جدید شهری بنا نهاد و در آبادی آن کوشید.

شاهان هرمز کهن چون در جزیره هرمز مستقر شدند، کم‌کم تسلط خود را بجزیره کیش و بحرین و حدود بصره نیز گسترش دادند. پیش از آمدن پرتغالیها به خلیج فارس، هرمز آبادانی فراوان یافته بود و چون بر سر راه کشتی‌هائی بود که از شرق و غرب جهان در اقیانوس هند پی سپردند و راه دریائی ابریشم و راه ادویه از کنار همین جزیره در تنگه هرمز می‌گذشت، این جزیره مرکز آمد و رفت سوداگران و دریانوردان و بازرگانان گردید.

این بطوطه سیاح مرا کشی که در اواسط قرن هشتم هجری هرمز را دیده است این جزیره را اینگونه وصف می‌کند: «شهر هرمز قدیم در کنار ساحل واقع شده و شهر تازه برابر آن در میان دریا قرار دارد و تنگه کوچکی بعرض سه فرسنگ آندو را از یکدیگر جدا ساخته است. هرمز جدید جزیره‌ئی است که جرون پایتخت آنست، این شهر مرکز تجارت‌امتنه و محصولات هندوستان است.»

جزیره هرمز پیش از حمله پرتغالیان هم آباد بود، عبدالرزاق، سفیر میرزا شاهرخ که مأمور هندوستان و چین بود در سال ۸۴۶ هجری از این جزیره گذشته، مکنت و تجمل مردم آنرا ستوده و از حصار و استحکام آن یاد کرده است.

يك سیاح اروپائی موسوم به فریار ادریک که در نیمه اول قرن هشتم هجری می زیسته و شهر هرمز را دیده است می نویسد: «شهر هرمز دارای حصار و باروی مستحکمی است و شهری که در این جزیره واقع است آباد و دارای کالاهای گوناگون است. دورات باربوسا سیاح - پرتغالی، که در سال ۱۵۱۸ میلادی اقیانوس هند را سیاحت کرده است، در اوائل ورود پرتغالیها هرمز را شهری فوق العاده زیبا خانه های بلند که از سنگ و ساروج ساخته شده وصف کرده است. وی گوید کشتی هایی که باین شهر می آیند نمکهای فراوان از این شهر می برند، تجار این جزیره ایرانی و عرب هستند، ایرانی ها مردمانی بلندقد و خوش سیمما هستند و بدنهایی ورزیده دارند، مذهبشان اسلام است و موسیقی را خوب می دانند، و چندین قسم ساز مختلف دارند. رنگ عربها تیره تر است، در این شهر عده زیادی تاجر معتبر و متمکن اقامت دارند و کشتی ها از کشورهای خارجی بدانجا رفت و آمد می کنند، بندرگاه جزیره خیلی خوب است و انواع مال التجاره در آن یافت می شود.

رالف فیچ تاجر و سیاح انگلیسی نیز که ۶۰ سال پس از دورات باربوسا از هرمز دیدن کرده است از آبادانی هرمز و رونق تجارت آن سخن گفته است.

سیاحان اروپائی که در قرن دهم هجری جزیره هرمز را دیده اند آنرا به زیبایی و رواج و رونق بازار تجارت ستوده اند. لودویگ و ارثمان که هرمز را پیش از حمله پرتغالی‌ها دیده است، می‌نویسد گاهی متجاوزان سبب کشتی از کشورهای مختلف در لنگرگاه آن جمعند و همواره چهارصد بازرگان در آن اقامت دارند، تجارت هرمز بیشتر مروراید و ابریشم و سنگهای قیمتی و گوهرها و ادویه است.

جزیره هرمز در دنیای آن زمان به زیبایی و ثروت و عظمت معروف بوده است، چنانکه لوییز دو کامونس شاعر پر آوازه پرتغالی که در کشورش شاعری شهره و نویسنده فی چیره دست بوده، این جزیره را در منظومه لوزیاد ستوده است و میلنون شاعر انگلیسی نیز در معروفترین اثر خودش بنام بهشت گمشده برای وصف جلال و توصیف تختی گوید: «بر فراز آن تخت نشسته بود که در شکوه و جلال از ثروت هرمز و هند و جواهر و مرواریدی که دست سخاوتمند شرق بیای شاهان خود می‌ریزد، سبق می‌برد.» و هم در آن زمان از راه مثل می‌گفتند که اگر دنیا حلقه انگشتی باشد، هرمز نگین آنست.

دولت پرتغال و دریا نوردان پر طمع ماجراجوی آن، کشتی‌ها با بآنها خند تا از راه دریا به (شرق با سخاوت) و سرزمین طلا و گوهرها و ادویه و ابریشم برسند، عده‌ای از این دریا نوردان به ساحل هندوستان رسیدند و مستعمره پرتغالی گوا را در هندوستان تصرف کردند و تا چندی پیش، استیلای ناروای آنان بر آن قسمت از خاک هند ادامه داشت، گروهی از دریا نوردان کنجکاو و آزمند به طلب ثروت و تجارت از سواحل

دولت پرتغال ساخت .

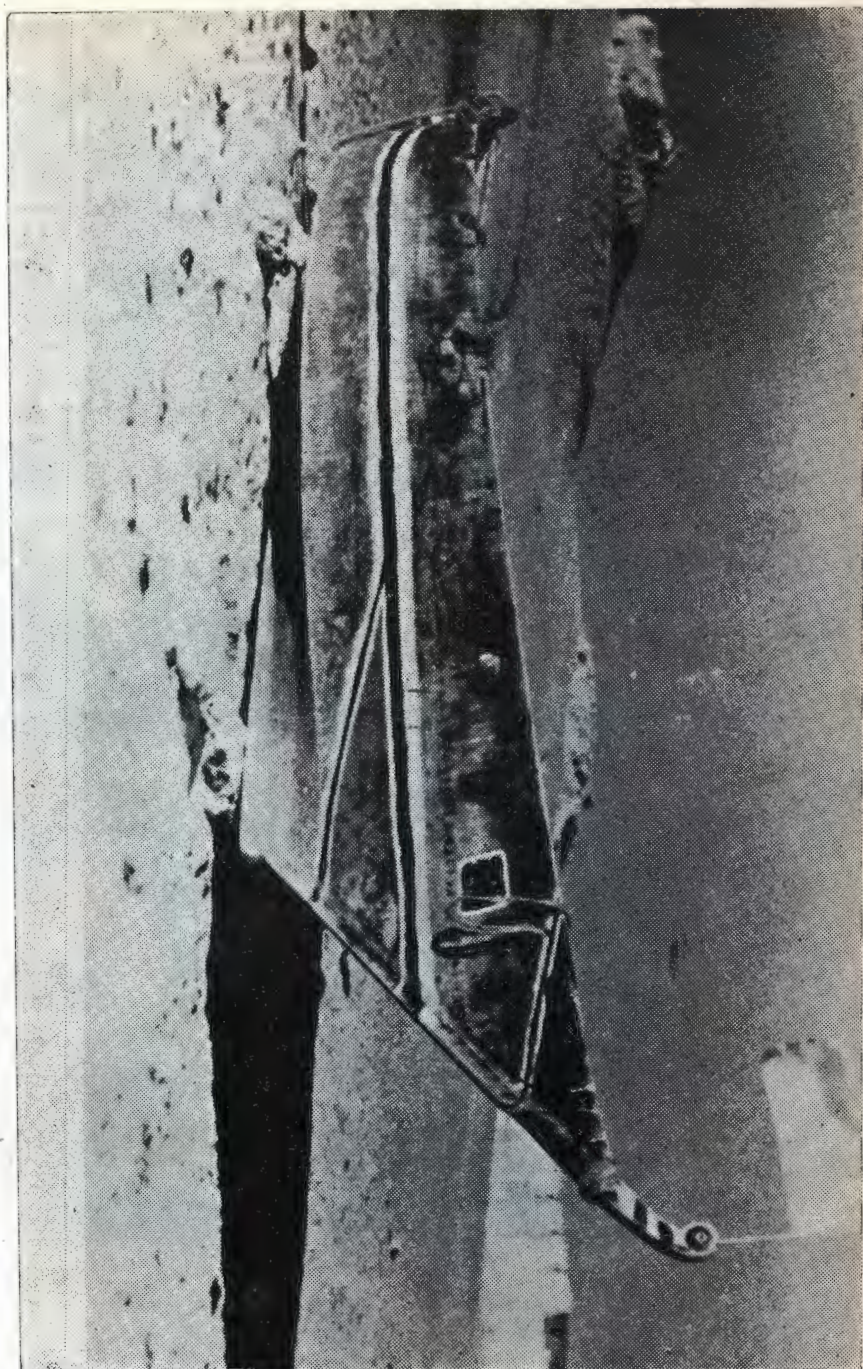
آلبو کرک محلی را در جزیره انتخاب کرد و دژی مستحکم از سنگ و ساروج با آبدانها و آب انبارها و مخازن اسلحه و خواروبار و توپهای قوی و استحکامات نظامی پی افکند، و از درون همین قلعه که امروز خرابه‌های آن در جزیره هرمز باقیست، راههای دریائی و عبور کشتی‌ها و سفائن را زیر نظر گرفت . آلبو کرک فرمان داد تا هیچ کشتی بدون پرداخت باج بدولت پرتغال از تنگه هرمز عبور نکند، و چنانچه کشتی به تنگه وارد می‌شد و از پرداخت حق عبور خودداری می‌کرد، صدای توپ از درون قلعه، کشتی‌های پرتغالی را در دریا خبر می‌کرد تا بدنبال آن کشتی بشتابند و از آن باج بگیرند.

پرتغالیان کالاهای پرتغالی به جزایر خلیج فارس مانند قشم و لارک و هرمز ~~محل~~ محل آن می‌فرستادند و بازار فروش برای خود تهیه‌ده بودند، مردم را به بیگاری و عملگی و ساختن قلعه‌ها و تجارتخانه‌ها در قشم و هرمز و نابند می‌کشیدند، و بدینگونه، خود کامه و خودسر، بی‌پروا و ستمگر، بر همه خلیج فارس و بحر عمان فرمانروا شده بودند. پرچم پرتغال بر فراز قلعه غول پیکر آلبو کرک در هرمز در اهتزاز بود و کسی را یارای مخالفت با آنچه سلطان پرتغالی خلیج اراده می‌کرد نبود.

بهنگام حکومت تورانشاه، پسر سیف‌الدین، بر هرمز، که ظاهر آ مطیع پرتغالیان بود و در باطن از شاه اسماعیل صفوی اطاعت می‌کرد، چون بن‌تورانشاه و رئیس شهاب‌الدین حاکم قلهات اختلاف بود، تورانشاه بر رئیس شهاب‌الدین خشم آورد و او را از فرمانروائی معزول کرد و از



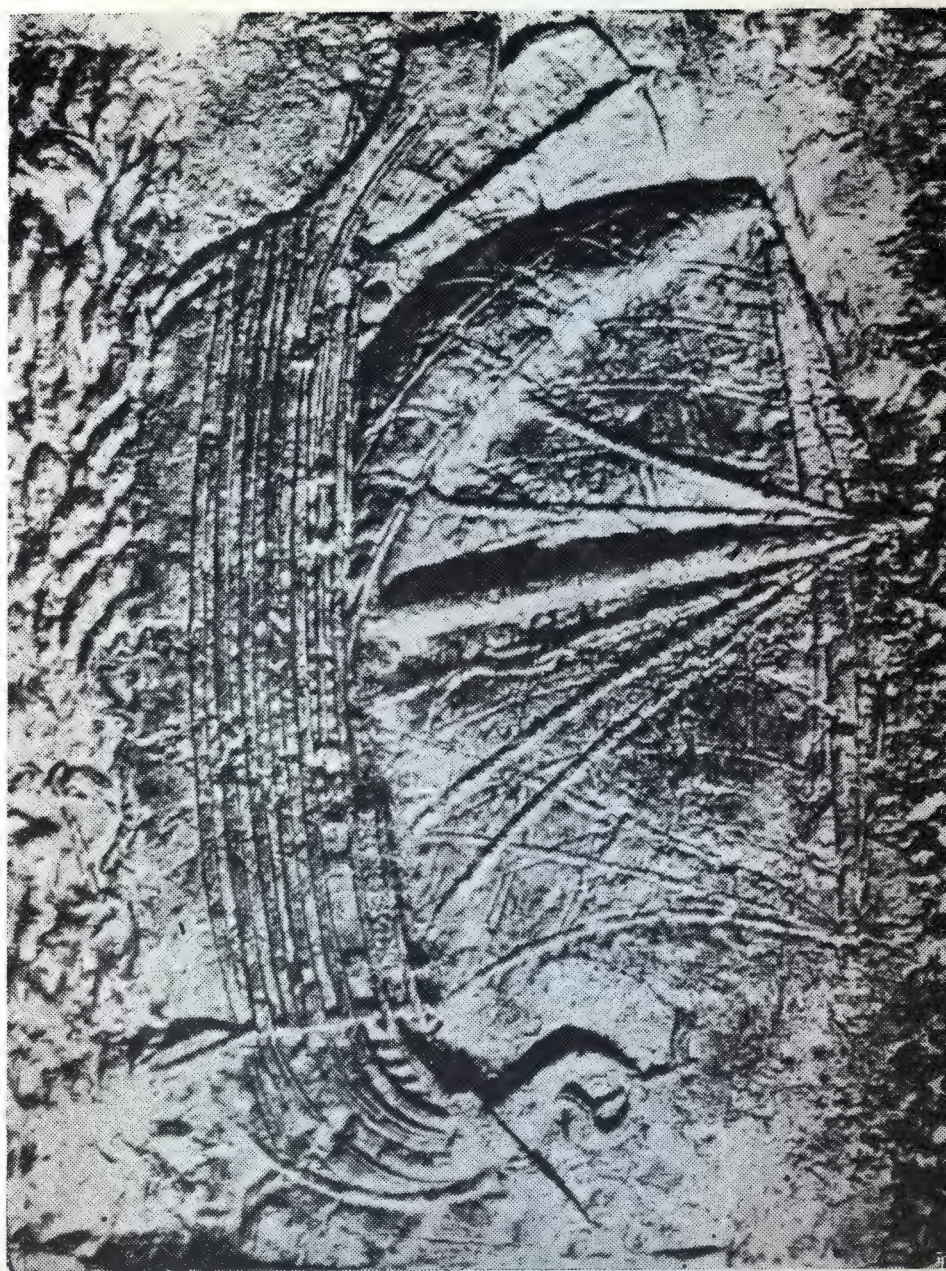
نصویر قلمی از يك جهاز



بدنه يك جهاز و سينه آن



جهاز با بادبان افراشته





۲. CITY OF HORMUZ FROM AN OLD PRINT

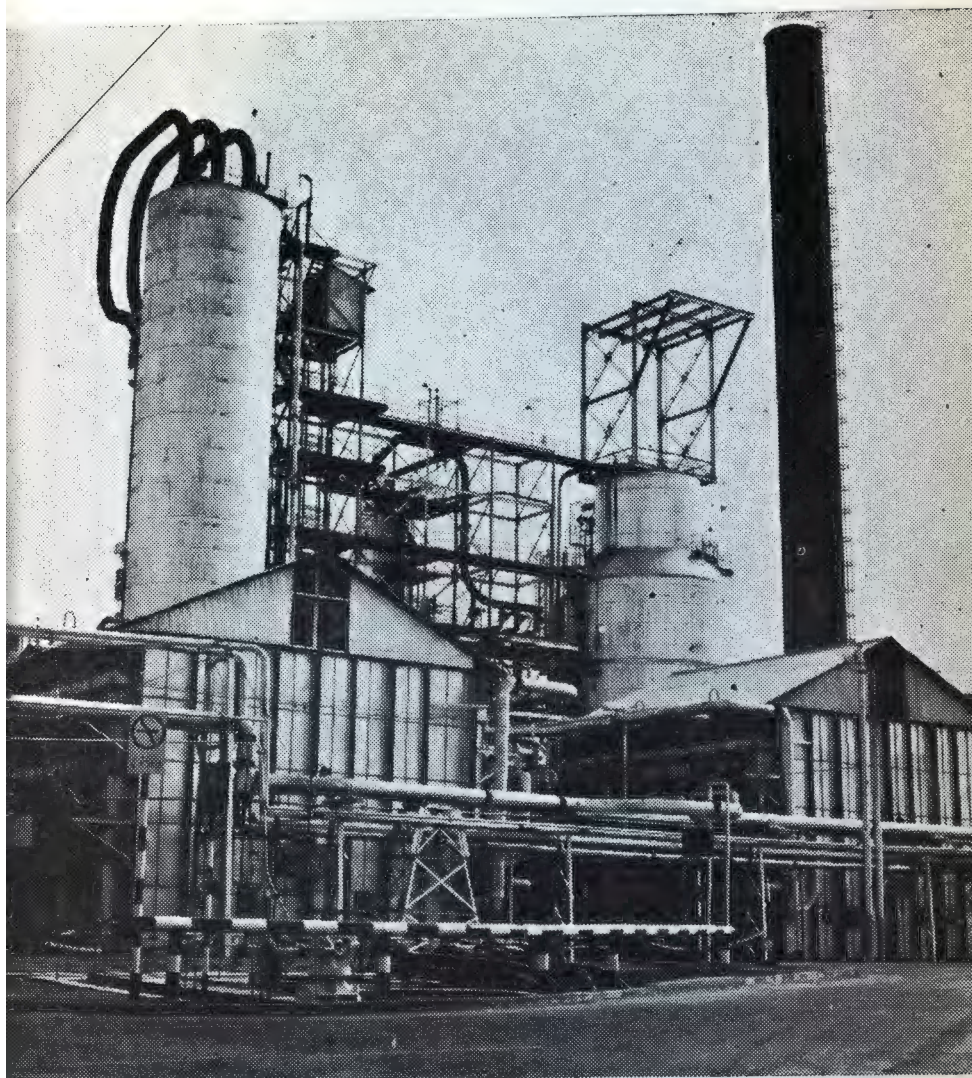
نمایی از جزیره هرمز از روی سفرنامه فی، مربوط به دوران صفویه

سنگ لوله نارام سین





لوحة نقش حمورابی



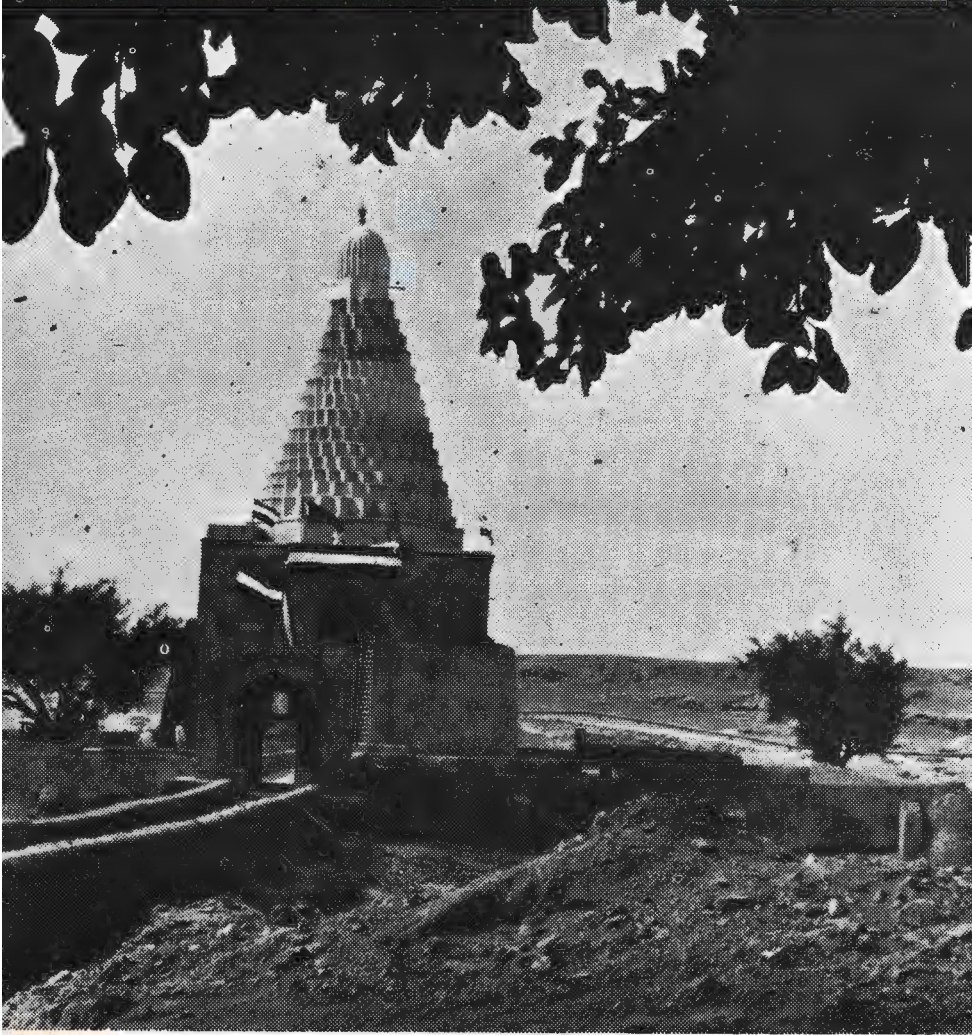
یکی از دستگاههای پالایشگاه آبادان.

بندر خرمشهر





بندر خارک و باز کیزی کشتی نفتکش



جزیره خارك و امامزاده محمد



بندر عباس و نمائی از اسکله محلی آن

فرمانده پرتغالی برای دفع اومدد خواست . فرمانده پرتغالی چون می‌دانست که باشورش مردم قلہات و هرمز نمی‌تواند مقاومت کند صبر کرد تا ده کشتی جنگی بکمک اوازهندوستان رسید و چون جنگ را برای فرونشاندن قلہات آغاز کرد، مردم قلہات بر سر پرتغالی‌ها ریختند و آنها را از هر سو به دریا راندند. پرتغالیان شکست خوردند، و باشکست دریا نوردان پرتغالی همه مردم سواحل خلیج فارس و جزایر بهیجان آمدند و به قیام علنی برضد پرتغالیان پرداختند. مردم هر جا پرتغالی می‌یافتند می‌کشتند. پادشاه هرمز، تورانشاه نیز به شورشیان پیوست و فرمانده پرتغالی هرمز را فریب داد که برای جلوگیری از دزدان دریائی عرب، باید بجنگ دریائی برود و محرمانه بتمام رؤسا و امراء خلیج فارس و عربستان جنوبی نامه فرستاد که در روز معینی به پادگانهای پرتغالی حمله برند. فرمانده پرتغالی که متوجه حیلۀ تورانشاه نشده بود، نیمی از سفائن خود را در هرمز گذاشته بقیه را بعمان فرستاد. تورانشاه، چون موقع را مناسب یافت يك کشتی پرتغالی را آتش زد و عده‌ئی از پرتغالیان را بکشت، پرتغالیان بدرون قلعه آلبو کرک گریختند و حصارى شدند و تا چند ماه، یعنی تا زمانی که از هندوستان برای آنها کمک رسید مقاومت کردند. نقشۀ تورانشاه برای قیام علیه پرتغالیان در متصرفات خارجی هرمز در بحرین و سحار و مسقط و قلہات بهمان ترتیب که پیش بینی شده بود اجرا گردید، بدانگونه که در بحرین مردم رئیس دارالتجاره پرتغالیان را بدار آویختند و در سحار نیز پرتغالیان را کشتند، در مسقط، شیخ رشید حکمران عرب آن ناحیه به هم پیمانهای خود خیانت

کرد و با پادگان ایرانی امیر هرمز اذر مخالفت در آمد ، و علناً پرتغالیان را تحت حمایت خود گرفت . فرمانده پرتغالی قلعات که به خیانت و حمایت شیخ رشید مستظهر شده بود ، بسوی هرمز حرکت کرد و در راه به فرمانده پرتغالی هرمز پیوست و او را از قضیه بیاگاهانید و با هم برای نجات پرتغالیان هرمز شتافتند ، فرمانده پرتغالی هرمز برای جمع آوری اسیران پرتغالی به عمان رفت و از خواجه زین الدین وزیر دلاور شاه حکمران مسقط و قلعات استرداد اسیران پرتغالی را تقاضا نمود . برادر نایب السلطنه پرتغالی هند ، خود به کمک پرتغالیان خلیج فارس شتافت و بکمک شیخ رشید باردوی دلاور شاه تاخت ، دلاور شاه کشته شد ، مسقط که زیر نفوذ شیخ رشید بود باردیگر به پرتغالیان پیوست ، در بندر سحار نیز دونفر از شیوخ عرب بنام سلطان بن مسعود و حسین بن سعید برضد رئیس شهاب الدین پیا خاستند ، رئیس شهاب الدین این بار به مرکز امارت ، یعنی جزیره هرمز ، نزد تورانشاه آمد . تورانشاه چون دید که نقشه قیام عمومی ایرانیان و عربها در خلیج فارس برضد ظلم و ستم پرتغالیان بجائی نرسید ، از نومیدی شهر هرمز را آتش زد و خود به جزیره قشم رفت ، هرمز چهار شبانه روز در آتش بسوخت و تورانشاه در قشم با زهر مسموم و هلاک گردید و پرتغالیان برادرزاده سیزده ساله او را به هرمز آوردند و تحت حمایت دولت پرتغال بامارت نشاندد . بعد از این نیز ، هر چند گاه ، در هرمز قیام و انقلابی در می گرفت و پرتغالیان با نیروی نظامی و با تدبیر آن را فرو می نشاندد .

چون شاه اسماعیل صفوی از امیر هرمز خراج معمول را مطالبه

کرد، آلبو کرک مقدارى گلوله توپ و باروت برای امیر هرمز فرستاد و پیغام داد که بجای خراج این چیزها را به نماینده شاه اسماعیل تحویل بده، چه، پادشاه پرتغال جز اینگونه چیزها بدشمن ندهد.

شاه اسماعیل بعلت گرفتاری‌های زیادى که در جنگهای شمالی ایران داشت، نتوانست بکار خلیج فارس توجهی کند، ازینرو آلبو کرک فرمانروای مطلق خلیج فارس شد. پس از او پرتغالیان یکصد و هفده سال در این جزیره به فرمانروائی باقى ماندند. آلبو کرک بنیابت سلطنت پرتغال در هندوستان برگزیده شد و از طرف پادشاه پرتغال به آرزوى تسخیر عدن و باب‌المنذب بسوى دریای سرخ شتافت و چون کاری از پیش نبرد، در مراجعت، برادرزاده خود پرو را در هرمز باقى گذاشت تا باج و خراج برای دولت پرتغال بگیرد و غنیمت‌های این جزیره را جمع آوری کند و خود با ثروتی فراوان به هندوستان بازگشت.

در زمان سلطه پرتغالیان، آبادی و ثروت و شهرت هرمز زبانزد بازرگانان و دریانوردان جهان آنروز بود. بهروزگار صفویه بسیار آبادان بود، تاورنیه بازرگان و سیاح فرانسوی که چند سفر به هرمز رفته و در آنجا بازرگانی کرده و خاطرات سفر خود را نوشته است از آبادانی جزیره و وسعت شهر و رفاه مردم آن سخن گفته است و نوشته است که در هرمز رنگ شن کمی مایل به سیاهی است و چون بر روی برگهای بارنامه کالاهائی که با کشتی‌ها باروپا و بخصوص به ونیز در ایتالیا فرستاده می‌شد، شن خشك شده سیاه رنگ هرمز دیده می‌شد، بازرگانان اطمینان می‌کردند و آن‌ها را علامت درستی بارنامه

می‌دانستند. جمعی حيله گراز این اعتماد بازرگانان و نیز درصدد استفاده برآمدند و شن هرمز را به و نیز می‌آوردند و در آنجا بارنامه می‌ساختند و از این راه اعتماد خریداران کالاها را جلب می‌کردند.

تا زمان شاه عباس کبیر دولت پرتغال از یکسو، و دولت اسپانیا از سوی دیگر، در خلیج فارس برخاستند، و چون پرتغال فرمانبر اسپانیا شد، از جانب پادشاه اسپانیا سفیری بنام (دُن گارسیا دوسیلوا فیگوره آ) بدر بارشاه عباس کبیر آمد و در جزیره هرمز پیاده شد و از راه لاروشیراز به پایتخت ایران رسید و آنچه تدبیر و هوشمندی داشت، برای نگهداری جزیره هرمز در دست پرتغالیان بکاربرد، ولی سعی او بی نتیجه ماند و شاه عباس روز بروز در بیرون راندن بیگانگان از خلیج فارس مصمم‌تر می‌شد.

بفرمان شاه عباس، امام قلی خان امیرالامرای فارس، نخست بندر گمبرون را که بندری کوچک بر ساحل خلیج فارس بود و امروز بندر عباس نام دارد، و سپس قلعه پرتغالیان در جزیره هرمز را بگرفت و بنای پرتغالی جزیره را درهم کوبید و قلعه زیبای محکمی بسبک قلعه‌های آن زمان اروپا بنا نهاد، و چنانکه در فصل آینده خواهیم دید با تدبیر و دلاوری و فداکاری، با همه ضعفی که ایران از لحاظ نیروی دریائی داشت، اساس حکومت مقتدر و بی‌رحم یکصد و هفده ساله پرتغالی‌ها را در خلیج فارس برانداخت و پرچم ایران را بر فراز قلعه آلبو کرک باهتزاز درآورد.

در جزیره هرمز دو کلیسای بزرگ و پرشکوه وجود داشت که

ناقوس یکی از آنها را به اصفهان آوردند ، و ساعت کلیسا را در سردر بازار قیصریه اصفهان بیاویختند.

غنائم جنگی و توپها و چیزهای دیگر از زروسیم و درو گوهر و نفائس که از هرمز بدست ایرانیان افتاد شگفت انگیز بود.

از این پس هرمز بتدریج از رونق بیفتاد و جای خود را موقتاً به بندر کنگ و سپس به بندر عباس داد.

جزیره ئی که نگین انگشتی دنیای قدیم بود اکنون سرزمین نمکی، بی آب، گرم، با معادنی عظیم از خاک سرخ و دریائی پراز ماهیان و ساحلی انباشته از صدفهای زیبا است که با سکوت و وقار و فرسودگی، به تله و عمارات درهم شکسته، و قصور مجلل روزگار عزت خود می نگرد.^{۲۳}

قسمت سوم : جنگ دریائی و اخراج پرتغالیان

«امام قلی خان ، سردار تذر مندو دلیری که پدرش ارمنی و مادرش گرجی و خود مسلمان صوفی بود و بر سجاده نماز او را سر بردند، پرتغالی ها را از خلیج فارس براند و با دلاوری و جنگ دریائی هرمز را باز پس گرفت.»

ملخص از کتاب روابط سیاسی ایران و اروپا، در زمان صفویه تألیف نصرالله فلسفی .

امام قلی بیگ پسر الله وردی بیگ قوللر آقاسی، از جانب پدر ارمنی و از مادر گرجی بود. پس از آنکه پدرش بفرمان شاه عباس بامیر-الامرائی فارس و سپس سالاری ایران منصوب شد ، او نیز با پدر بفارس رفت و در سال ۱۰۱۰ هجری، هنگامیکه پدرش در رکاب شاه عباس در خراسان با ازبکان می جنگید ، لشکر به جزایر بحرین فرستاد و آن

جزایر را که تا آن زمان در قلمرو حکومت و در دایره نفوذ و تسلط دولت پرتغال قرار داشت بگرفت و اموالی فراوان از غنائم آنجا را برای شاه به خراسان فرستاد. شاه عباس به پاداش این دلیری و تدبیر، او را بلقب خان سرافراز ساخت و چون در همان سال حکومت مستقل لار نیز بدست الله وردیخان منقرض شده بود، شاه عباس حکومت لارستان را هم بامام قلی خان سپرد و مقام امردیوانی را نیز بر منصب های دیگری بیفزود. پس از مرگ الله وردیخان، شاه، امیرالامرائی و سپهسالاری ایران را نیز، به پسرش امام قلی خان واگذار کرد. خان جوان فارس کم کم در قلمرو حکومت خود، قدرت و تسلط کامل یافت و تا سال ۱۰۳۱ هجری جزایر قشم و هرمز و متعلقات آنها را نیز بفرمان پادشاه صفوی از پرتغالیان بازپس گرفت و از طرف مغرب تا حدود بندر بصره پیش راند، بطوریکه سراسر خاک فارس و کهگیلویه و لارستان و بنادر جنوب، از بندر جاسک تا شط العرب و تمام جزایر خلیج فارس، در دایره حکومت و تسلط وی درآمد، و بطور معمول بیست و پنج تا سی هزار سوار زبده جنگاور، که از بهترین سواران ایران بشمار می آمدند تحت فرمان او قرار گرفتند.

فتح بحرین و بندر گمبرون و جزایر قشم و هرمز و اخراج پرتغالیان، از درخشانترین اقدامات دوران شاه عباس بزرگ است که به تدبیر و همت و شجاعت و فداکاری امام قلی خان صورت گرفت.

پرتغالیها، در زمانی که بر جزیره هرمز دست یافتند، و امیر آن جزیره را تحت الحمايه خویش ساختند، بندر كوچك گمبرون را

بعنوان آنکه در قلمرو متصرفات امیر هرمز است، باضافه مساحتی تا دویست میل از آبهای اطراف جزیره هرمز بتصرف آوردند، و چون سواحل جزیره هرمز برای کشتیهای کوچک جنگی ایشان پناهگاه مناسبی نداشت، ساحل گمبرون را لنگرگاه کشتیهای خود قرار دادند، و در سالهای نخستین پادشاهی شاه عباس، برای حفظ و حراست سفائن جنگی، در آنجا قلعهائی بنا کردند. در پناه این قلعه، همیشه بیست و پنج تاسی کشتی مسلح حاضر بود و دیده بانان جزیره هرمز بمحض اینکه در دریا کشتی تجارتی بیگانهائی را میدیدند، با شلیک توپ سفائن جنگی خود را خبر می کردند تا برای گرفتن حق العبور از بندر گمبرون باستقبال آن بروند و راه را بر آن ببندند.

پس از تصرف بحرین که با قیام خواجه معین الدین فالی، و جنبش ایرانیان بحرین علیه پرتغالیها و حمله لشکری که از طرف امام قلی خان برای آزاد ساختن آنجا روانه شده بود صورت گرفت، پرتغالیان در هرمز وقشم و سایر بنادر و جزایر با ایرانیان به سخت گیری و بدرفتاری بیشتر پرداختند. شاه عباس برای رهائی ایرانیان از ستمگری بیگانه و قطع نفوذ آنان و آزادی خلیج فارس از اسارت و تسلط پرتغالیها مصمم شد که دست آنها را کوتاه کند و الله وردیخان امیر الامرای فارس را مأمور این مهم کرد، الله وردیخان بسال ۱۰۲۲ هجری پسر خود امام قلی خان را که حاکم لار بود، بتسخیر بندر گمبرون فرستاد ولی تصرف قلعه گمبرون در این سال میسر نشد و امام قلی خان، سال بعد زمانیکه پس از مرگ پدر بجای او امیر-

الامرای فارس شد، آن قلعه را بتصرف درآورده ویران ساخت و در سیصد قدمی آن، قلعه مستحکمی ساخت. از آن پس گمبرون از دست پرتغالیها خارج شد و در قلمرو حکومت فارس قرار گرفت، این بندر پس از آنکه امام قلی خان جزیره هرمز را نیز تصرف کرد و پرتغالیها را از آنجا براند ترقی بسیار نمود و به بندر عباس موسوم گردید و مرکز تجارتخانه‌های انگلیسی و هلندی شد.

امام قلی خان امیرالامرای فارس در سال ۱۰۳۱ هجری به نمایندگان انگلیسی کمپانی هند شرقی اخطار کرد که اگر در جنگ ایران و پرتغال باشاه ایران یاری و همکاری نکنند، تمام ابریشمی که در ایران دارند توقیف خواهد شد و امتیازات تجارتي که از آن پیش گرفته‌اند از میان خواهد رفت، لیکن اگر با دولت ایران از در اتحاد در آیند خساراتی که از جنگ با پرتغالیان بدیشان برسد، از طرف ایران تلافی خواهد شد. بر اثر این اخطار سیاسی جدی، اولیای کمپانی هند شرقی ناگزیر با اتحاد با ایران شدند و در روز اول منحرّم سال ۱۰۳۱ هجری برابر با ۱۶ نوامبر ۱۶۲۱ میلادی، به واحدهای جنگی خود در اقیانوس هند دستور دادند تا زیر نظر و به فرماندهی امام قلی خان سپهسالار ایران با پرتغالیان بجنگ پردازند.

امام قلی خان هم به قنبر بیگ خان حاکم لاردستور داد که نسبت به جزیره هرمز دعوی مالکیت کند و آن جزیره را مانند پیش از حمله آلبو کرک، خراجگزار خود شمارد. پرتغالیان باین ادعا جواب سخت دادند و آتش جنگ روشن گشت.

امام قلی خان با سپاهی از قزلباش، از شیراز بجانب لارحرکت کرد و نخست یکی از سرداران خود بنام شاه قلی بیگ را با سه هزار جنگجوی ورزیده و جنگ آزموده مأمور تسخیر جزیره قشم ساخت. همچنین ورود و خروج کشتی‌ها و قایق‌ها را از هر مزبه سواحل بندر گمبرون ممنوع کرد و سپس با سپهسالار خود امام قلی بیگ از طریق لار عازم بندر گمبرون گردید و چون اطلاع یافت که سفائن انگلیسی از هندوستان به جاسک آمده‌اند، مأموری نزد ادوارد مونو کس نماینده انگلیسی کمپانی هند شرقی به میناب فرستاد، و پیغام داد که برای بستن اتحاد، خود شخصاً بدانجا خواهد رفت. روز ۲۴ صفر ۱۰۳۱ هجری برابر با هشتم ژانویه ۱۶۲۲ میلادی، امام قلی خان با اتفاق امام قلی بیگ به میناب رسید و بی‌درنگ با نماینده انگلیسی کمپانی هند شرقی به مذاکره پرداخت و قرارداد اتحاد برای جنگ با پرتغالیان امضاء کرد.

پس از امضاء این معاهده، امام قلی خان شتابان بجانب بندر گمبرون حرکت کرد و نیروهای جنگی خود را در معیت واحدهای دریائی انگلیسی روز ششم ربیع‌الاول آنسال برابر بانوزدهم ژانویه ۱۶۲۲ میلادی به سرداری امام قلی بیگ بکناره‌های جزیره هرمز که دژ تسخیرناپذیر پرتغال می‌نمود، فرستاد.

نیروی دریائی پرتغال در بندر هرمز مرکب از پنج کشتی بزرگ و دو کشتی جنگی کوچک و زورق‌های نظامی خرد و بزرگ بادبانی بسیار بود. بعلاوه دو کشتی بزرگ که هر یک مجهز به سی توپ و سیصد مرد جنگی بود و کشتی حاکم جدید پرتغالی جزیره بنام سیمون دوملو که

از طرف نایب السلطنه هند برای کمک به (روی فری یرا) فرمانده پرتغالی جزیره اعزام شده بود نیز جزء نیروی دریائی پرتغال در آبهای خلیج فارس بود . در آن هنگام (روی فری یرا) بجای فرانسیسکو دوسوزا حاکم پرتغالی جزیره بود .

قلعه قشم را شاه قلی بیگ و سپاهیان وی از خشکی محاصره کرده بودند و مدافعین پرتغالی قلعه به پایداری برخاستند و چون سه روز قلعه زیر آتش توپخانه ایرانیان قرار گرفت قسمتی از حصار قلعه ویران گشت و قلعه قشم گشوده شد و سربازان امام قلی خان جزیره را متصرف شدند و روی فری یرا فرمانده پرتغالی که در قلعه قشم بود اسیر گردید و امیر زین الدین محمد حاکم مغستان که بوطن خود خیانت کرده و بکمک پرتغالی ها شتافته بود بامر امام قلی خان اعدام شد.

روز ۲۸ ربیع الاول سال ۱۰۳۱ هجری، مطابق بانهم فوریه ۱۶۲۲ میلادی امام قلی خان باتفاق سرداران سپاه خود، علی قلی بیگ، و بولادیگ، و شار قلی محمد سلطان، و علی بیگ، با سه کشتی جنگی و سه هزار سپاهی آزموده و جنگاور، در جزیره هرمز پیاده شد و بی درنگ باستحکام مواقع نظامی پرداخت و جنگ را آغاز کرد.

پرتغالیان به دفاع برخاستند و پس از آنکه عده ای از ایرانیان مهاجم را کشتند، بدرون قلعه نظامی بزرگ و مستحکمی که از سنگ خارا ساخته شده و دژی نفوذ ناپذیر با برج و باروهای بسیار و توپهای آتشزا و حصارهای سنگی بود پناه بردند. دوهفته، روز و شب، جنگی سخت و هول انگیز در داخل جزیره هرمز و بر گرد حصار خارجی قلعه

آلبو کرک بشدت ادامه داشت و دریای خروشان را شب و روز در آتش و خون و دود گرفته بود. روز ۱۲ ربیع الثانی مطابق با ۲۴ فوریه قوای بحری ایران به قوای دریائی پرتغالیان حمله کرد و کشتی مخصوص امیر البحر پرتغال موسوم به کشتی سان پدرو را که ۱۵۹۰ تن گنجایش داشت آتش زد. پرتغالیها برای آنکه آتش بسایر کشتیها نرسد لنگر کشتی سان پدرو را بریدند و آنرا باختیار باد و موج، در دریاها کردند، در حدود جزیره لارک کشتی مزبور بدست سپاهیان ایران افتاد و محمولات آن که بیشتر توپ و اسلحه و لوازم جنگی بود بچنگ ایرانیان درآمد. روز چهاردهم جمادی الاول برابر با ۱۷ مارس سپاهیان ایران با پرتغالیان جنگ سخت و وحشتناکی را آغاز کردند و پس از نه ساعت جنگ و زد و خورد خونین، عاقبت پرتغالیان بدرون قلعه گریختند و در همان احوال نیز سپاهیان ایران قسمت پرتغالی نشین جزیره را آتش زدند. پس از این جنگ ایرانیان برای بتصرف در آوردن قلعه هر رمز تلاش فراوان کردند و عده بی شماری از ایرانیان کشته شدند. شاه قلی بیگ سردار امام قلی خان، چون چنین دید، دو یست تن از شجاعان جنگنده را بفرمان امام قلی خان انتخاب کرد و به همراه آنان از میان آتش توپ و تفنگ دشمنان گذشته، به یکی از باروهای قلعه آلبو کرک رسید و آنرا بتصرف در آورد اما چون از دو یست مردی که به همراهی او حمله کرده بودند جز عده معدودی باقی نمانده و بقیه کشته شده بودند، بیش از نیم ساعت نتوانست آن بارو را در تصرف خود نگه دارد و بناچار با چند نفر باقی مانده یاران دلاور خود، عقب نشینی کرد و بنزد امام قلی خان باز گشت.

روز دهم جمادی الاول دو کشتی دیگر از پرتغالیان غرق گردید و در همان احوال شدت و فشار حملهٔ ایرانیان به قلعه زیادتر می‌شد. محاصره شدگان ناچار از در صلح درآمدند و روز ۱۵ جمادی الاول پرتغالیان دو نفر را برای درخواست صلح به اردوی امام قلی‌خان فرستادند. امام قلی‌خان پیشنهاد صلح را به بهانهٔ آنکه از شاه اجازهٔ صلح ندارد نپذیرفت و بجنگ ادامه داد. روز هجدهم جمادی الاول قسمت بزرگی از قلعه با گلولهٔ توپ ایرانیان فرو ریخت ولی پرتغالیان با وجود کمی آذوقه و مضیقهٔ آب، در داخل قلعه به پایداری ادامه دادند، و از ورود سپاهیان ایران به قلعه، بسختی جلوگیری کردند. در روز دوم جمادی الثانی برابر با چهاردهم آوریل يك کشتی که حامل دسته‌ئی از اعراب ساحلی بود و بکمک پرتغالیها می‌آمد در حدود هرمز پدیدار شد اما نیروی دریائی امام قلی‌خان بر آن کشتی دست یافت و هشتاد تن از سرنشینان کشتی را گردن زدند و بقیه را دربند کردند و کشتی را متصرف شدند

پنج روز بعد حصار خارجی قلعه بتصرف نیروی زمینی ایران در آمد و پرتغالیها بدرون حصار داخلی قلعه رانده شدند.

عاقبت روز نهم جمادی الثانی برابر با ۲۱ آوریل ۱۶۲۲ پرتغالیها حاضر به تسلیم گشتند و درخواست کردند که امام قلی‌خان اجازه دهد تا سفائن جنگی انگلیس بازماندهٔ آنان را به هندوستان برساند. امام قلی‌خان پیشنهاد پرتغالیها را پذیرفت و اجازه داد که پرتغالیان با کشتی‌های انگلیسی آبهای خلیج فارس را ترک گویند و بدین ترتیب

روز ۱۱ جمادی الثانی ۱۰۳۱ هجری برابر با ۲۳ آوریل ۱۶۲۲ میلادی قلعه عظیم هرمز تسلیم شد و پرچم دولت پرتغال که مدت ۱۱۷ سال بر فراز قلعه آلبو کرک هرمز در اهتزاز بود و همچنین مجسمه آلفونسو دالبو کرک که در درون قلعه برپا ایستاده بود، پایین آورده شد و بدینگونه نفوذ دولت پرتغال در دریای پارس پایان یافت.

در این جنگ، پنجاه هزار سپاهی ایرانی، به فرماندهی شخص امام قلی خان شرکت داشتند و عده مقتولین ایران را بیش از هزار نوشته اند. بازماندگان پرتغالی جزیره که نزدیک به سه هزار نفر بودند بامرواجازه امام قلی خان به هندوستان و سواحل عمان برده شدند و خزائن و اسلحه و آذوقه و اموال و وجوه نقد قلعه که بارزش قریب دو میلیون اکوی اسپانیولی آن زمان بود بتصرف ایرانیان در آمد و هفتاد عراده از توپهای متصرفی ایرانیان در هرمز، تازمان شاه سلیمان صفوی زینت بخش میدان نقش جهان اصفهان بود و از این توپها به لارو شیراز و حتی بغداد هم فرستاده شد. از جمله غنائمی که از هرمز نصیب ایرانیان گردید دو ناقوس بزرگ بود که از کلیسای بزرگ شهر هرمز بنام (تردام دو لسپرانس) بدست آمد که زنان مسیحی پرتغال باین کلیسای هدیه کرده بودند و دیگر ساعتی بزرگ و باشکوه بود که به اصفهان بردند و بر سر در بازار قیصریه شهر اصفهان نصب کردند.

محمود شاه، پادشاه هرمز، وزیر و مستوفی او رئیس نورالدین وقاضی هرمز که بپرتغالیها سازش کرده بودند، بامرامام قلی خان به شیراز آورده شدند و امام قلی خان حکومت جزیره هرمز را به

ولدخان سلطان یکی از سرداران صفوی واگذار کرد که در هرمز در قلعه تازه ساخته‌ئی بماءد تا خلیج را زیر نظر داشته باشد، سفائن انگلیسی نیز به تدبیر امام قلی خان سهم خود را از غنائم جنگی بایران فروختند و خود راه هندوستان در پیش گرفتند.

از دست دادن جزیره هرمز بنیان قدرت و تسلط پرتغالیها را در هندوستان و بحر عمان و خلیج فارس متزلزل ساخت. آلفونسو دالبوکرک دریا سالار پرتغالی و فاتح جزیره هرمز گفته بود که، مرکز روابط تجارتی آسیا و هندوستان سه نقطه است: یکی تنگه مالاکا، و دیگر عدن و دیگری هرمز و این یکی از آن دو مهمتر است و باداشتن این سه تنگه پیشنهاد کرده بود که دولت پرتغال خود رامالاک دنیا بخواند.

خوشبختانه بهمت سردار رشید ایران، امام قلی خان، این آرزوی آلفونسو بگور برده شد و قسمت مهمی از آب و خاک ایران از چنگ بیگانگان رهائی یافت.

امام قلی خان با آنکه در فارس صاحب اختیار مطلق بود و مانند پادشاه مستقلی حکومت می کرد، هیچگاه سرا از اطاعت شاه عباس نیچید و همیشه برای اجراء دستورهای شاه آماده بود، و شاه نیز بخان فارس اعتماد کامل داشت و او را از تمام سرداران و بزرگان ایران محترمتر و عزیزتر می داشت. در جنگهای ایران و عثمانی همیشه امام قلی خان با سپاه فارس در رکاب شاه عباس بود، و دقیقه‌ئی از خدمتگزاری و اجراء امر پادشاه خودداری نمی کرد. اطمینان و اعتماد شاه عباس بامام قلی خان بآن پایه بود که

در دوران حکومت وی شاه عباس هرگز بفارس نرفت و امام قلی خان رادر اداره قلمرو خویش کاملاً آزاد گذاشت.

امام قلی خان توانگرترین حکام ایران بود، با آنکه همه ساله هدایای گرانبهایی از نقد و جنس برای شاه عباس می فرستاد، دارائیش بقدری بود که مخارجش تقریباً بمخارج پادشاه برابری می کرد، چنانکه روزی شاه عباس در مجلس دوستانه به شوخی باو گفت: «دلم می خواهد تو روزی يك عباسی از من کمتر خرج کنی تا میان پادشاه ایران و خان فارس تفاوتی باشد.» امام قلی خان مردی بسیار بلندهمت و کریم و مهربان بوده و بهمین سبب، گذشته از شخص شاه، رجال دولت ایران و سران سپاه و مردم نیز دوستش می داشته اند و او را محترم می شمرده اند، وی هر سال چندبار برای دیدار شاه باصفهان یا مازندران میرفت و اگر شاه با دولت عثمانی یا ازبکان در جنگ بود، باسپاه مجهز خود برای خدمت حاضر می شد، شاه نیز او را در کمال گرمی می پذیرفت و در سفر و حضر بخانه او می رفت، و ساعتها با او به مجلس عیش و گفتگو می نشست.

امام قلی خان به آباد کردن فارس علاقه بسیار داشت، در شهرها و راهها کاروانسراهای متعدد بنا کرد و برای نزدیک کردن راههای کاروان روبه بریدن کوهها و ساختن پلها همت گماشت. در نشر علوم و صنایع و تشویق هنرمندان و شاعران علاقه نشان می داد، و جمعی از شاعران زمان مانند حکیم لایق، ملایگانه، ملایکتا، ملا مفید، ملا ترابی بلخی در خدمت او بسر می بردند و گروهی از خوشنویسان و نقاشان در سایه تشویق و نوازش اوزندگی می کردند، حتی يك بار به تقلید شاه

عباس ملاترابی بلخی شاعرو نقاش را بسبب آنکه قصیده‌ئی در مدحش سروده بود در ترازو نهاد و برابر وزنش با وطلای ناب بخشید .

امام قلی خان همه ساله ، هنگام نوروز و جشن‌های بزرگ، برای شاه عباس هدایای بسیار و گرانها از پول نقد و ظروف مطلا و مرصع و پارچه‌های نفیس و اسبان قیمتی و امثال آنها می فرستاد ، با اینهمه در برابر شاه عباس مانند غلامی مطیع بود و پست ترین دستورات او را با اشتیاق فراوان اجرا می کرد .

پس از شاه عباس شاه صفی امام قلی خان را، با پسرانش فتحعلی بیگ و علیقلی بیگ از فارس احضار کرد. نوشته‌اند که پسران امام قلی خان از این سفر بیمناک بودند و پدرشان را از آن بر حذر داشتند ولی امام قلی خان گفت اگر کشته شوم، نمی توانم خلاف امر شاه رفتار کنم، و با پسران خود به قزوین حرکت کرد . شاه صفی در پایان يك شب مهمانی دستور داد پسران امام قلی خان را گردن زدند و سرهای بریده آنان را نزد پدر که در خانه خود بود فرستادند . وقتی سرهای بریده پسران امام قلی خان را در سینی سرپوشیده‌ئی، بدست حسین بیگ ناظر دربار شاه صفی ، جلوی امام قلی خان نهادند ، خان فارس دانست که اوهام باید قربانی شود ، بنابراین رخصت گرفت و به نماز ایستاد و پس از نماز با گشاده روئی خدا را شکر کرد و بدون ضعف و ترس با قوت و متانت برای کشته شدن آماده گردید . سر او را بردند و بدین ترتیب به زندگی فاتح بحرین و هرمز و قشم و یکی از بزرگترین سرداران ایران که بجنگ دریائی دست زده و پیروز شده و قسمتی از خاک ایران را از بیگانه باز گرفته بود

پایان دادند. ۲۴

قسمت چهارم: جزیره خارک، معبد خدای دریاها

د ما خرابه‌های معبد پوزئیدن، معبد خدای دریاها را در این جزیره باز یافتیم، معبد مذکور از سنگهای بزرگی که با استادی خاصی تراشیده شده، ساخته بودند. در عهد ساسانیان روی بقایای این معبد یونانی يك آتشکده بنا شده است و هنگامی که دین اسلام رواج یافت و جانشین مذهب زردشتی شد، این آتشکده بصورت مسجدی درآمد و در آن مجرابی ساختند که روبمکه بود.»

از سخنرانی پروفیسور گیرشمن فرانسوی در سمینار خلیج فارس مهرماه ۱۳۴۱

در کتاب سرزمینهای خلافت شرقی جزیره خارک بدینگونه

وصف شده است:

« جزیره خارک که از دهانه رودخانه شاپور دور است از توابع ولایت اردشیر خوره و لنگر گاه کشتی‌هایی بود که از بصره بطرف جزیره قیس و هندوستان می‌رفتند. یاقوت حموی که خارک را دیده است گوید از ارتفاعات آن جنبه و مهربان را که هر دو در ساحل ولایت ارجان واقعند می‌توان دید، خاک آن بسیار حاصلخیز است و میوه فراوان و نخلهای نیکو دارد و دریای مجاور آن از بهترین صید گاههای مروارید است.

بسیاری دیگر از جزایر خلیج فارس نیز از توابع ولایت اردشیر خوره به حساب آورده اند ولی مهمترین آنها از حیث تجارت و بازرگانی جزیره خارک و جزیره قیس بوده اند.»

رشته کوهی که در طول جزیره واقع شده بندر طبیعی واقع در ساحل شرقی را از وزش باد مصون می‌دارد، عمق دریا برای عبور بزرگترین کشتی‌هائی که هم‌اکنون در جهان است و ظرفیت آنها به یکصد هزار تن می‌رسد شایستگی دارد. جزیره خارکو در برابر سواحل برهنه و کم‌آب خلیج فارس، در چشم‌اندازی نزدیک از جزیره خارک سراز آب بدرآورده و محل مناسبی برای تأسیسات و شاخه‌های ارتباطی و بندری جزیره خارک است. جزیره خارک در برابر سواحل بی‌آب و علف خلیج، بادرختان موز و خرماستانهای خود جزیره‌ئی خیال‌انگیز، زیبا، و سرسبز، بوده و هم‌اکنون نیز که تأسیسات نفتی عظیم برای بارگیری و تحویل نفت خام در آن جزیره ایجاد شده، درختان خرما و کنار یاد سرسبزی و خرمی گذشته را در ذهن بیننده زنده می‌کند.

جغرافی دانهای رومی و موووخین یونانی و اروپائی نیز این جزیره را می‌شناخته‌اند، استرابن جغرافی دان یونانی که در قرن اول پیش از میلاد مسیح می‌زیسته و پلین نویسنده رومی قرن اول و پتولمه جغرافی نویس قرن دوم از این جزیره سخن گفته‌اند. جغرافی نویسان قرون وسطی از باغهای میوه و تاکستانهای این جزیره که امروز اثری از آنها باقی نیست یاد کرده‌اند. آثار خرابه‌ها و بقایای کشتی‌های درهم شکسته دریاوردان از منته گذشته در قسمت‌های مختلف این جزیره، زیر شنهای ساحلی و در ته دریا بروی صخره‌های مرجانی، و در دل آبهای فیروزه گون اطراف جزیره وجود دارد.

هیئت باستانشناسی فرانسوی به سرپرستی پرفسور گیرشمن

تحقیقاتی از نظر باستانشناسی در این جزیره کرده است. از تحقیقات این هیئت برمی آید که آنچه را که پلین نویسنده رومی دریاد داشت های خود راجع به وجود معبد پوزئیدن یعنی خدای دریاها که مورد علاقه و احترام دریا نوردان این قسمت از جهان در روزگاران بسیار دور بوده است نوشته، آثار آن در این جزیره وجود دارد و هیئت فرانسوی گیرشمن آن آثار را چنین باز یافته اند:

« معبد مذکور از سنگهای بزرگی که با استادی خاص تراشیده و آماده شده بود ساخته شده و اکنون در انتهای مقبره میر محمد که مورد احترام ساکنین امروزی جزیره است قرار دارد. در عهد ساسانیان روی بقایای این معبد یونانی يك آتشکده بنا شده بود و هنگامی که دین اسلام رواج یافت و جانشین مذهب زردشتی شد، این آتشکده بصورت مسجدی درآمد و در آن محرابی ساختند. این هر سه بنا روی يك تخته سنگ بزرگ که اطراف آنرا گورهای احاطه کرده اند ساخته شده بود، قبرهای مسیحیان در این جزیره جلب توجه می کند، در بالای مدخل این گورستان نقش يك صلیب که روی سنگی حک شده به چشم می خورد. در قبرهای دیگر استخوانهای مرده های زردشتی انبار شده، زردشتی ها مرده های خود را بر بلندیا می گذاشتند و پس از آنکه گوشت آنها از بین می رفت استخوانها را در این گورها دفن می کردند. » دو قبر بزرگ متعلق به دوتن از مردم پالمیرا بنظر گروه فرانسوی رسیده است که گنجایش هریک از آنها پنجاه جسد بوده، این کشف برای گیرشمن و همراهانش اهمیتی را که این جزیره در زمانهای قدیم داشته آشکار

کرده است.

اهالی پالمیرا بزرگترین بازرگانان عصر خود بوده‌اند و با کاروانهای خویش از مدیترانه تا شمال غربی هندوستان آمد و شد کرده از آنجا بسوی خلیج فارس رهسپار می‌شدند، این بازرگانان تجارت بین روم، ایران، و هندوستان را در دست داشته‌اند.

در قسمت غربی جزیره بقایای يك كليسا و يك صومعه متعلق به نسطوریان که مسیحیان ایرانی زمان ساسانیان بوده‌اند دیده می‌شود، باین ترتیب روی تخته سنگی که جزیره خارك نام دارد نیایشگاه و پرستشگاه چهار دین بزرگ بنا گردیده است.

جزیره خارك در گذشته دور، پیش از ظهور اسلام، بسبب آنکه لنگرگاه و بندر طبیعی مناسب داشته و در انتهای راه دریائی اقیانوس هند واقع بوده و تاسرزمینهای ساحل پارس فاصله اندکی داشته و دارای آب و هوای نسبتاً مساعد و محل تهیه آب و آذوقه برای دریانوردان، و بارانداز شایسته‌ئی برای کشتی‌ها بوده، رونق و اعتبار فراوانی یافته و مورد توجه و علاقه دریانوردان ملل مختلف قرار گرفته است.

تمام کشتی‌هائی که از هندوستان می‌آمده‌اند در آنجا لنگر می‌انداخته‌اند، اهالی پالمیرا نمایندگی بازرگانی خارجی خود را در این جزیره تأسیس کرده بودند، کشتی‌های بزرگ بارهای خود را در این جزیره خالی می‌کردند تا از آنجا با کشتی‌های کوچکتر از راه دجله به تیسفون و یا از راه فرات به سوریه و از آنجا به وسیله شتر به بیروت و صور و صیدا، بنادر بزرگ فنیقی‌ها در ساحل دریای مدیترانه

فرستاده شود. از این راه کالاها به روم و یونان و دیگر جاهای اروپا می‌رفته است.

يك ناخدای یونانی، کالاهائی را که به هند وارد یا از آن خارج می‌شده و از این جزیره می‌گذشته در یادداشت‌های خود وصف کرده است. سنگهای قیمتی، عاج، استخوان لاک‌پشت، شاخ، عطرهاى قیمتی، روغن برگ درختان، خرما، چوب‌صندل، چوب‌آبنوس، پارچه، ابریشم نیل، غلام و برده از جمله این کالاها بوده است.

پادشاهان سلوکی که جانشینان اسکندر بودند، اهمیت زیادی برای بازرگانی با هندوستان از راه خلیج فارس قائل بوده‌اند. آنتیوکوس در اواخر قرن سوم قبل از میلاد هنگامی که از جنگ هندوستان برمی‌گشت از خلیج فارس گذشته و شاید هم از این جزیره آباد و پررونق آن روزگار دیدن کرده باشد. آنتیوکوس چهارم در نزدیکی‌های خلیج فارس بدرود زندگی گفت. در زمان اشکانیان کشور کرخ میسان که پایتخت آن در نزدیکی شوش امروز بود با نیروی نظامی و کوشش ودلاوری عیلامی‌هایی که از بزرگترین مراکز دریائی بوده که بوسیله کاروانهای ایران بشرق و با کاروانهای سوری به غرب متصل می‌شده، بعید نیست که جزیره خارک هم در آن روزگار جزء کشور کرخ میسان بوده باشد.

در دوران ساسانیان، ابریشم که در رم به بهاء زر می‌ارزیده، از راه خلیج فارس به اروپا برده می‌شده، مرزهای بین ایران و کشور بیزانس از رودفرات می‌گذشته و راههای ابریشم که در خشکی و دریا

شرق و غرب جهان را بهم می‌پیوسته، از خلیج فارس می‌گذشته و از جزیره خارک عبور می‌نموده .

خسرو انوشیروان، پادشاه ساسانی، انحصار تجارت ابریشم را برای ایران در دست گرفت و با امپراطور بیزانس برای حمل ابریشم از راه ایران قراردادی بست، این راه بزرگ بازرگانی که بنام راههای ابریشم نامیده می‌شد، از خلیج فارس و جزیره خارک می‌گذشت و این جزیره را آبادان می‌داشت.

جزیره خارک با خواهر کوچکش جزیره خارکو امروز محل تأسیسات عظیم نفتی است که لوله‌های نفت خام از گچساران در درون دریا، باین جزیره می‌رسد و با نظم و فعالیت، نفت به کشتی‌های اقیانوس پیما که بر کرانه‌های جزیره به آسانی لنگر می‌اندازند و منتظر نوبت بارگیری می‌مانند تحویل می‌دهند تا این ماده سنگین و بدبو و گرانقدر را به بازارهای جهان برسانند. جزیره کـ وچک خارک بابنای باستانی دیرینه امامزاده محمد، و گورهای متروک کهنه، و چند درخت کنار و آبهای فیروزه گون، امروز دیگر بصورت جزیره دورافتاده غیرمسکون روستائی خودنمائی نمی‌کند. تأسیسات عظیم نفتی، انبارها و مخازن ذخیره نفت و بندر و ادارات نفت و بیمارستان و خط‌های انتقال لوله‌های نفت و خانه‌ها و باشگاه کارمندان باجنب و جوش کارگران و مهندسان آن این جزیره خاموش متروک دیروز را، بصورت یکی از پایگاههای مهم دریائی نفتی در آورده است. فرودگاه کوچک و آماده، بندرگاه تمیز و مجهز، و آمدورفت و خرید و فروش و گشت گذار فراوان بر روی

این عرصه كوچك زمین خودنمائی می کند، و کشتی های بزرگ نفت-کش که نمی توانسته به سواحل آبادان نزدیک شوند و عمق کم آب مانع ورود آنها به بندر آبادان بود، اکنون براحتی در لنگرگاه جزیره خارک پهلوی می گیرند و بارگیری می نمایند.^{۲۵}

فصل هشتم

« و این معنی که تقریر کردم از سر
بصیرت گفتم که من نه ماه در میان
ایشان بودم به یکدفعه، نه بتفاریق.»
از سفرنامه ناصر خسرو

سیاحان در خلیج فارس

مردم دنیای قدیم، بخصوص آنانکه در درون دشتهای و دامنه کوهها زندگی میکردند، از دریا می ترسیدند. غالب ملل دریا نورد دوران باستان، برای دریائی که در کنار آن می زیستند خدای دریا داشتند و آن خدای خیالی را پرستش می کردند و برای او قربانی می نمودند و نیاز می دادند تا از مصیبت های سفر سخت دریا و خشم آن در امان بمانند. با وجود این ضرورت زندگی و بازرگانی و جنگاوری، ماجراجویان، کنجکاوان، سودپرستان، دانشمندان و جنگجویان را به سیر و سفر در دریا های دوردست می کشاند.

در میان دریا های قدیم مشرق زمین، چنانکه دیدیم، خلیج فارس

راه بازرگانی متداول و در طی زمانهای دراز محل آمد و رفت اقوام و آورد و برد کالا بود. این دریای نام آور و شگفت در دل مردم جسور و با ارادهٔ دنیای قدیم اشتیاق و شوری می افکنده است تا برای دیدار و تماشا و بدست آوردن سهمی از ثروت بیکران آن، برای فتح سرزمینهای ثروتمند آن و بالاخره برای تحقیق و سیر و سیاحت و دانش اندوزی در بندرها و جزیره‌های آن حرکت کنند، مردمی در طول قرون بدین دریا کشانیده شدند. خوشبختانه نام گروهی از این سیاحان و بازرگانان و دریانوردان در کتابها ثبت شده و بجای مانده است و مطالعه یادداشت‌های آنها برای باز شناختن خلیج فارس، دلکش و سودمند است. از میان سیاحان دنیای قدیم نام مارکوپولو سیاح ایتالیایی که از شهر ونیز باتفاق پدر و عمویش بایران آمد و به کرانهٔ خلیج فارس رسید و بچین رفت و از راه دریا به خلیج فارس رسید و از آنجا به ونیز باز گشت، شهرت فراوان دارد و شرح سفر او در فصول پیش دیدیم. همچنین در فصول پیش از سفر دریائی نئارک سردار اسکندر با اشاره و اجمال یاد شده است و همچنین آگاهی یافتیم که از جانب داریوش کبیر پادشاه هخامنشی گروه دریانوردی به همراهی سیلاکس کاریانده یونانی آبهای خلیج فارس و دریای سرخ را پیه و دند تاراه ارتباطی اقیانوس هند و دریای مدیترانه را باز یابند. در زمان ساسانیان باز دیک شدن اقوام عرب و توطن در سرزمینهای ساحلی جنوبی، خلیج فارس موقعیت خاص یافت. در دورهٔ اسلامی این دریا برای ما شناخته تر است و از آمد و رفت کسان و سیر و سفر سیاحان

در آن آگاه‌تریم.

ناصر خسرو سیاح و دانشمند و شاعر ایرانی که نامش ابومعین - حمیدالدین ناصر بن خسرو مروزی قبادیانی است، بر سواحل جنوبی و شمالی این دریا گذشته و خاطرات سفر خود را در سفرنامه خود نوشته است. ناصر خسرو از مکه از راه بیابان با تحمل سختی‌ها به بصره رفته و در راه خود به لحسا آمده که شهری بر ساحل خلیج فارس و در سرزمین بحرین ساحلی واقع بوده و از آنجا به قطیف که آن نیز شهر دیگری از سواحل بحرین است رسیده. ناصر خسرو از غرائب لحسا سخن گفته و از بوسعیدیان که طایفه انقلابی دینی خلیج فارس بوده و در زمان سفر او در لحسا فرمان می‌راندند شرحی بدینگونه آورده است: «پادشاه آنجا شش پسر خویش را بر تخت نشانده و خود غائب شده و آن شش پسر را شش وزیر است، پس این شش ملک بربک تخت نشینند و شش وزیر بر تخت دیگر و در هر کاری که باشد بکنکاش و گفتگو آن کار را بسازند و بردگان کشاورزی می‌کردند و مالیات از مردم نمی‌گرفتند. اگر کسی را بدهی‌ای بود یا خانه‌اش خراب می‌شد، و توانائی تعمیر آن را نداشت او را کمک می‌کردند تا خانه‌اش را بسازد. و هر غریب که بدان شهر افتد و صنعتی داند چندانکه کفاف او باشد، مایه بدادندی تا او بمراد خود برسد و از ایشان همانقدر که سته بودی باز دادی.» و نوشته است که در لحسا گوشت همه حیوانات را فروشند، چون گربه و سگ و خرو و گاو و گوسفند و غیره و هر چه فروشند سر و پوست آن حیوان را نزدیک گوشتش گذارند تا خریدار بداند که چه می‌خرد. آنجا سگ را فربه کنند

و بعد او را بکشد و بخوردند. ناصر خسرو از بصره و ابله بر ساحل خلیج- فارس عبور کرده و در ابله با کشتی به آبادان آمده است در راه آبادان تا بندر مهر و بان ناصر خسرو از خشاب وصف کرده است و بنا نوشته او (خشاب چهار چوب بزرگی است از چوب ساج چون هیئت منجنیق که قاعده آن فراخ باشد و سر آن تنگ و بلندی آن از روی آب چهل گز و بر آن سنگها و سفالها نهاده اند بعد آنرا با چوب بهم بسته و بمانند سقّی کرده اند و غرض از آن دو چیز بوده است یکی آنکه دریا تنگ است ، اگر کشتی بزرگ با آنجا برسد بر زمین نشیند و کسی نتواند خلاص کردن، دوم آنکه اگر دزدان باشند ، ببینند و احتیاط کنند و به شب، در آنجا چراغ سوزند بر آبگینه.)

ناصر خسرو به مهر و بان و ارجان که در خاک بهبهان کنونی است رفته و این دوشهر را به آبادی و وفور نعمت ستوده است. ارجان را با آبهای فراوان و باغهای ترنج و نارنج و فراخی و ایمنی و آسایش مردم آن یاد نموده است .

نزدیک به هفتصد سال پیش، ابن بطوطه سیاح معروف مراکشی که از شهر طنجه در اسپانیا به سیروس یا حّت برخاسته است دوبار از دریای فارس گذشته و از راه هرمز و جرون (بندر عباس) به داخل ایران سفر نموده است و هر بار از چین و هند می آمده یا بدان سرزمین های رفته است. ابن بطوطه که کتاب خاطرات سفرش بنام رحله معروف است از بصره و آبادان دیدن نموده است، در آبادان مردی پارسی دیده که او را به روزگار خوشی و شادکامی آینده نوید داده است. آبادان را به روزگار

ابن بطوطه عبادان می‌نامیدند و باهمه کوچکی شهر آنقدر باو در این شهر خوش گذشته است که آرزو کرده همه عمر را در آن شهر بماند، از هر مزو معادن نمک و رونق بازار آن سخن گفته و سادگی شاه هرمز را وصف نموده است. ابن بطوطه از راه هرمز به بندر عباس کنونی که جرون - نامیده می‌شد رسیده و با شتر به لار و خنج رفته و به زیارت زاهدی پارسا شتافته است و از آنجا به شیراز رفته است.

یا قوت حموی مؤلف کتاب جغرافیائی پرارزش و نفیس معجم - البلدان نیز در خلیج فارس سفر کرده و خود، شهرهای کیش و قشم و سیراف را دیده است و آنچه او در کتاب خود آورده است پایه اطلاعات جغرافیایان بعدی قرار گرفته است.

عبدالرزاق سفیر میرزا شاهرخ که مأمور هندوستان و چین بوده از جزیره هرمز عبور کرده و آن شهر را وصف کرده است.

در میان سیاحان اروپائی که قبل از آمدن پرتغالیان به جزیره هرمز از خلیج فارس دیدن نموده اند و یادداشت سفر خود را بجا گذاشته اند، نام فریادریک که در نیمه نخستین قرن هشتم هجری به ایران سفر کرده مشهورتر است. وارثمان سیاح دیگر اروپائی هرمز را پیش از حمله پرتغالیها دیده و آنرا با سیصد کشتی تجاری و بازار گانان دولتمند و بناهای پاکیزه و عالی وصف کرده است.

(آبه رینال) نیز خلیج فارس را دیده و گوید که در هرمز کف کوچه ها را با حصیر و در بعضی از نقاط با قالی مفروش می‌ساخته اند و برای جلوگیری از حرارت آفتاب پرده های کتان قشنگ بر پنجره ها و

در گاه‌های خانه‌های آویخته‌اند. (دورات باربوسا) سیاح پرتغالی است که بسال ۱۵۱۸ میلادی اقیانوس هند و خلیج فارس را سیاحت کرده و ۶۰ سال پس از او سیاح و بازرگان انگلیسی بنام (رالف فییتیج) از خلیج فارس گذشته و در شهر هرمز بیا سوده و از اسبان اصیل و مرواریدهای غلطان و پارچه‌های ابریشمی و فرشهای نفیس و بازارهای پر رونق آن وصف کرده است. (افنزی نیکتیکین) سیاح و بازرگان روس در سال ۱۶۶۹ میلادی از هرمز عبور کرده ، به هندوستان رفته و در سال ۱۶۷۲ بایران بازگشته و به کشورش روسیه برگشته است .

باحمله ستمگرانه آلبو کرک به سواحل مسقط و عمان و قلهات و پس از آن تسخیر هرمز و برقراری حکومت خود کامة ۱۱۷ ساله پرتغالی بر سواحل و جزایر خلیج فارس ، آمد و رفت اروپائیان بدریای فارس زیاد شد و راه سخت و خطرناک دریائی قدیم ، با شناختن راههای دریائی از طرف اروپائیان و ساختن کشتی‌های بزرگ و مجهز و وسایل کافی و استقرار گروهی از پرتغالیان و انگلیسیان و هلندیان و فرانسویان در قسمتی از هندوستان و سواحل خلیج فارس و بحر عمان و دریای سرخ ، برای ساده و آشنا و گذرا و سالم و پرآمد و رفت و آسان و ارزان تغییر یافت و مهاجرین و سیاحان اروپائی را باین قسمت از دنیا کشانید.

از میان سیاحانی که بعد از تسلط پرتغالیان ، و بخصوص زمان صفویه ، هر کدام برای مقصود و مقصدی معین و جدا گانه از خلیج فارس دیدن کرده و یادداشت‌هایی از خود بجای گذاشته اند باید از این اشخاص نام برد :

ژان باپتیست تاورنیه فرانسوی که در سال ۱۶۶۵ میلادی و شوالیه
شاردن فرانسوی که در ۱۶۷۳ و دن گارسیا دوسیلوا فیکوره اسپانیایی که
در ۱۶۱۷ و سر توماس هربرت انگلیسی که در ۱۶۲۷ و ژ. آ. ماندلسلو که
در ۱۶۳۸ و تونٔ هلندی که در ۱۶۶۵ و استرویس که در ۱۶۷۲ و د کترژ.
فریه که در ۱۶۷۶ و لوبرن که در ۱۸۰۳ و استودارت و د کتر گچ انگلیسی
که در ۱۶۲۸ از خلیج فارس گذشته اند و نام آنان را بعنوان اولین اروپائیان
معروف که از خلیج فارس دیدن نموده اند میتوان ذکر نمود .
شیخ علی حنین سیاح دوره افغانها و اوایل پادشاهی زند و میرزا
ابراهیم نادری سیاح دوره محمد شاه قاجار . بعلاوه (دوپره) و (استاک) دو
تن اروپائی که در قرن نوزدهم میلادی خلیج فارس را دیده اند و سر هنگ
آ. ت. ویلسن انگلیسی و سرپرسی ساکس ولرد گرزن انگلیسی و مادام -
دیولافوا فرانسوی و جمعی دیگر از نویسندگان کتب و سفرنامه ها و
یادداشت ها از خلیج فارس عبور کرده و هر کدام از نقطه نظر خاص خود
به بحث در اوضاع و احوال گذشته و حال خلیج فارس و وضع اقتصادی
و نظامی آن در زمان خود ، پرداخته اند .^{۲۶}

سرزمین‌های ساحلی و جزایر خلیج فارس

خلیج فارس از دیر باز مطمح نظر سیاست‌های بزرگ جهان بوده و طی هزارها سال در معرض کشمکش و آمد و رفت اقوام مختلف جهان قرار گرفته است. از این جهت مردمی با نژادها و آداب و عادات مختلف در اطراف این دریای نیم بسته پرغوغا سکونت گزیده‌اند، بدان گونه که امروز می‌توانیم سرزمین‌های خلیج فارس را اینطور طبقه بندی کنیم :

اول نواحی‌ای که از منتهی‌الیه شمال غربی خلیج و در سمت شرق جلگه بین‌النهرین شروع می‌شود و در جانب شمال دریای پارس به سمت جنوب شرقی امتداد می‌یابد و سرزمین‌های خوزستان و فارس و کرمان و مکران را

در بر دارد و جزء خاک وطن ما است.

دوم نواحی ای که از منتهی الیه شمال غربی خلیج فارس، در سمت مغرب جلگه بین النهرین شروع میشود و در یک قوس نعلی شکل شکسته در قسمت جنوب غربی دجله، مناطق جنوبی خلیج فارس را تشکیل می‌دهد و در آن چند سرزمین قرار دارد:

از منتهی الیه شمال غربی مغرب رود فرات کشور عراق واقع است و چون اندکی بطرف جنوب پیش رویم سرزمین کویت و پس از آن منطقه (بی طرف)^{۲۷} دیده می‌شود که مشترکاً از طرف کویت و عربستان سعودی اداره می‌شود و تقریباً ۷۲ کیلومتر از ساحل را اشغال می‌کند.

بعد از منطقه بی طرف، ساحل خلیج فارس به سمت جنوب شرقی و در طول ۴۰۲ کیلومتر، سرزمینی متعلق به کشور عربستان سعودی است، در این ناحیه خلیج سلوا وجود دارد که تقریباً در برابر بندر بوشهر واقع شده و در مدخل این خلیج، جزائر بحرین قرار گرفته‌اند. ساحل شرقی این سرزمین را زمین‌های شیخ نشین قطر، و دیواره غربی آنرا سواحل عربستان سعودی تشکیل می‌دهند.

چون بطرف مشرق و جنوب شرقی پیش برویم به شبه جزیره قطر می‌رسیم که تا ۹۰ میل به سمت شمال گسترده شده، هرچه از قاعده این شبه جزیره به سمت شمال پیش برویم، نخست برپهنای خاک قطر افزوده می‌شود و سپس این پهنای روبه کاهش می‌گذارد، بطوریکه در رأس شمالی، شبه جزیره بصورت زاویه‌ای درمی‌آید، حداکثر پهنای قطر در حدود ۹۶ کیلومتر است.

چون باز به طرف جنوب پیش رویم، از محل اتصال این شبه جزیره به خاک عربستان سعودی، تقریباً تا حدود سیصد کیلو متر بسمت مشرق به‌شیخ نشین ابوظبی می‌رسیم، از اینجا ساحل خلیج، راه شمال شرقی را درپیش می‌گیرد و سپس بسمت جنوب شرقی به جلومی‌رود و این سواحل رو بروی دریای عمان قرار گرفته و از این منطقه هر چه پایین‌تر رویم با عبور از شیخ نشین (فجیره) به سواحل مسقط و عمان خواهیم رسید.

به علت پیشروی خاک در آب، خلیج فارس در قسمت مشرق خود به تنگه‌ای منتهی می‌شود که آنرا تنگه هرمز یا باب هرمز نامیده‌اند و در این تنگه است که جزیره هرمز واقع است که امروز محل بهره‌برداری معادن عظیم خاک سرخ و نمک است و شکوه و جلال و رونق افسانه‌ئی این جزیره زبانزد مردم دنیای قدیم بوده است. تنگه هرمز در محاذات جنوب بندر عباس و جزایر لارک و هنگام واقع است.

دماغه یا شبه جزیره‌ای که پیشروی زمین‌های جنوبی خلیج فارس را در این ناحیه بوجود آورده، بنام شبه جزیره مسندام مشهور است و ونوک آنرا (رأس الجبال) خوانده‌اند.

در ضلع غربی شبه جزیره مسندام و در کنار آبهای خلیج فارس بعد از شیخ نشین ابوظبی، چون بسمت شمال شرقی پیش رویم به‌شیخ نشین‌های دویی، شارجه، عجمان، ام القوین، و رأس الخیمه می‌رسیم. در شمالی‌ترین قسمت این شبه جزیره، ناحیه دیگری بنام خصب وجود دارد.

می‌دانیم که قسمت عمده ارتباطات تجاری و اقتصادی و نظامی

کشورهای مختلف جهان از راه دریا صورت می گیرد، بنابراین اهمیت راه دریائی خلیج فارس و موقع نظامی و فوائد اقتصادی آن برای ایران و سرزمین های ساحلی را بوضوح میتوان دریافت. خلیج فارس در حقیقت دروازه جنوبی کشورها و مایه حیات و زندگی و موجودیت شیخ نشین های جنوبی خلیج فارس است، به سبب همین اهمیت فوق العاده جغرافیائی و اقتصادی خلیج فارس است که دولت انگلستان از سال ۱۸۲۰ میلادی قراردادهای مخصوص سیاسی با امراء شیخ نشین های ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس امضاء کرده است.

اینک می پردازیم به شرح اجمالی ای درباره هر یک از سرزمین های ساحلی خلیج فارس:

۱. کویت:

کلمه کویت از لغت کوت گرفته شده و کوت در زبان عربی محلی بمعنای قلعه است و کویت یعنی دژ کوچک، این قلعه کوچک هنوز هم در پایتخت کویت دیده می شود که بسال ۱۷۱۶ میلادی ساخته شده است. کویت در زاویه شمال غربی خلیج فارس واقع است. مساحت آن شش هزار میل مربع و جمعیت آن در حدود سیصد هزار نفر است. از این عده تقریباً هشتاد هزار نفر مهاجران ایرانی هستند که در آن سرزمین به کسب و کار مشغولند. کویت از تاریخ ۱۹ ژوئن ۱۹۶۱ کشور مستقلی شد و حاکم آن سرزمین بنام شیخ عبدالله سالم الصباح که از سال ۱۹۵۰ حاکم شیخ نشین کویت بوده، اولین امیر کویت شناخته شده است. کویت دارای ذخائر نفتی سرشار است، و بر اثر واقعه ملی شدن نفت ایران

شرکت نفت انگلیس فعالیت خود را در کویت افزایش داده است و محصول نفت کویت در سال ۱۹۶۱ به ۸۳ میلیون تن رسیده است. با توجه به جمعیت کم این کشور و میزان استخراج و فروش نفت کویت، این کشور یکی غنی‌ترین کشورهای جهان است، کویت تا ده دوازده سال پیش، شیخ - نشین عقب مانده‌ای بیش نبود، آب آشامیدنی را با وسایل بسیار ابتدائی از دهانه شط العرب به آنجا می‌بردند، درخت و گیاه نداشت، خلاصه شهر کی عقب مانده بود بادوسه قبیله چادر نشین كوچك و يك پالایشگاه نفت و چند مدرسه و دیگر هیچ. ولی امروز کویت در ردیف آبادترین مناطق جهان است. ساختمانهای عظیم، جاده‌های بتونی و ایستگاههای رادیو و تلویزیون و مدارس حرفه‌ای در کویت جلب توجه می‌کند، در همین مدت کوتاه که از حیات سیاسی این کشور كوچك گذشته، از نظر بهداشت و فرهنگ ترقی زیاد کرده است، بودجه فرهنگ کویت در سال ۱۹۶۱ میلادی ۲۵۵ میلیون تومان و بودجه بهداشت آن ۱۱ میلیون پوند یعنی ۲۴۲ میلیون تومان بوده است و با توجه به جمعیت و تعداد شهرها، می‌توان دریافت که با این ثروت سرشار امکان هر گونه پیشرفت در جهان امروز برای کشور كوچك و کم جمعیت پر درآمد کویت قابل پیش بینی است. کشور جوان و كوچك و ثروتمند، کویت با کشور ایران پیوندهای ناگسستنی دیرینه دارد. امراء و شیوخ از قدیم تحت تأثیر تمدن و فرهنگ ایرانی بوده‌اند، امروز زبان فارسی در کویت زبانی رایج است و به هر کس در کوی و برزن برخورد می‌توانید با او با زبان فارسی سخن گوئید. ایرانیان مقیم کویت به کاربازرگانی و داد و ستد و پیشه‌وری

و کارگری در تأسیسات نفت اشتغال دارند و شاید قسمت عمده ثروت کشور در دست آنها باشد.

همه احتیاجات کویت از کشورهای دیگر تأمین می شود، هر با-مدار و شامگاه هواپیماهای باری غول پیکر و کشتی های بزرگ اقیانوس پیما باین سرزمین می آیند و میوه و گوشت و سبزی و خواربار و محصولات دامی و کشاورزی و صنعتی و پارچه و اتومبیل و مواد ساختمانی را با بنارهای گمرک این شهر سرازیر می کنند. کویت از حیث تجارت يك بندر آزاد است. همه کالاها در پرداخت حقوق گمرکی یکسانند و به میزان بسیار کمی باید حقوق گمرکی بپردازند کویت بارانداز مهمی است که چنین کالاهائی، بسیار ارزان و فراوان در بازارها عرضه می شود. کویتیان بسبب ثروت باد آورد و هنگفتی که در سالهای اخیر نصیبشان شده است زندگی پر تجملی برای خود ترتیب داده اند.

در کویت باقی مانده يك قلعه گلینی که اولین بار در سرزمین بیابانی کویت ساخته شده است امروز بصورت موزه نگهداری می شود و از هم اکنون آثار حیات ۷۰ یا ۸۰ ساله کویت را در موزه ها جمع آوری و نگهداری می کنند. در کویت به غیر از ایرانیان: هندی، پاکستانی، چینی و ژاپنی و اتباع سایر کشورهای عربی و تعدادی اروپائی و امریکائی نیز ساکن هستند. کویت دارای مجلس ملی و مجلس شیوخ است و امیر کویت بر قوه مقننه و اجرائیه کویت نظارت فائده دارد.

۲. قطر :

شبه جزیره نسبتاً بزرگی است که طول شمالی جنوبی آن ۱۴۴ و عرض شرقی غربی آن در پهن ترین نقطه در حدود ۹۶ کیلو-

متر و مساحت کلی آن در حدود ۱۳۶۹۰ کیلومتر مربع است. جمعیت آن در حدود پنجاه هزار نفر است که از این عده در حدود چهل هزار نفر در پایتخت شیخ نشین قطر که دوحه نام دارد بسر می‌برند و بیش از نصف جمعیت آن را ایرانیان و مهاجران قدیمی ایرانی تشکیل می‌دهند. درجه حرارت قطر در تابستان تا ۱۲۰ درجه فارنهایت می‌رسد. خاک قطر شوره‌زار و قسمت بزرگی از آن کاملاً لم‌یزرع است ولی در زیر خاکهای شور قطر دریائی از نفت که از نظر مرغوبیت جنس، در خلیج فارس، در درجه اول قرار دارد نهفته است، این منبع عظیم نفت در عمق تقریبی ۶۰۰۰ پائی واقع گردیده و از نظر سهولت استخراج نیز بر دیگر نقاط خلیج فارس برتری دارد. در سال ۱۹۳۵ قرارداد استخراج نفت بین شیخ نشین قطر و شرکت توسعه نفت قطر که شرکت انگلیسی و در واقع از توابع شرکت انگلیسی نفت عراق بود بامضاء رسید. و در فوریه سال ۱۹۵۰ بهره‌برداری از منابع نفتی آن آغاز گردید. در سال ۱۹۶۱ بیش از ۸ میلیون تن محصول نفت قطر بوده و در آمدی که در این سال عاید این شیخ نشین بسبب بهای نفت شده است ۲۰ میلیون پوند و یا در حدود چهارصد و پنجاه میلیون تومان بوده است. قطر، بعلاوه درآمد سرشار و جمعیت کمی که دارد، بسرعت در زمینه‌های مختلف پیشرفت می‌کند، و ظاهراً دوحه از نقاط آباد و پیشرفته خلیج فارس است. در قطر و کویت فرهنگ و بهداشت برای عموم مردم رایگان است، و حتی مخارج لباس و غذا و لوازم تحصیل همه محصلین از ابتدائی تا عالی بوسیله دولت تأمین می‌شود. قطر دارای

فرودگاه مجهزی است که در خلیج فارس اهمیت پرواز و بنزین گیری خاص دارد. حاکم فعلی شیخ نشین قطر شیخ احمد بن علی آل ثانی است. قطر نیز مانند کویت از دیرباز با ایران ارتباط و آشنائی داشته و از آغاز پیدایش صنعت نفت در این دیار ایرانیان سواحل شمالی خلیج فارس از خوزستان و لارستان و مکران بدانجا رفته و در آن شبه جزیره وسیع سکونت کرده و به داد و ستد پرداخته‌اند. امروز در قطر نصف جمعیت ۶۰ هزار نفری قطر را ایرانیان تشکیل می‌دهند. در این سامان ایرانیانی وجود دارند که در قطر بدنیا آمده و بالیده شده‌اند ولی بزبان مادری خود بخوبی حرف می‌زنند، و آداب و رسوم خانوادگی و قومی خود را حفظ کرده‌اند. زبان فارسی در قطر زبانی آشنا و رایج است. ایرانیان این منطقه دارای مناصب و مشاغل عمده دولتی و اقتصادی هستند و تجارت و داد و ستد در دست آنها است و مورد احترام قطریان و حکومت آن هستند. بازارهای قطر بسبب آنکه این سرزمین دارای منابع زراعتی نیست نیازمند انواع محصولات دامی و کشاورزی است که بوسیله اروپائیان و مردم لبنان و سوریه تأمین می‌شود و انواع و اقسام مواد غذایی و کشاورزی و فرآورده‌های دامی چون گوشت و شیر و کره و تخم مرغ و حبوبات و سبزی و غیره همه روزه به قطر می‌آورند. در قطر بازارها آکنده از انواع محصولات و مصنوعات اروپائی و امریکائی است. دوحه مرکز شیخ نشین قطر بندری آزاد است و همه کالاهای گمرک کم بدان وارد می‌شوند.

آب آشامیدنی قطر از شیرین ساختن آب دریا است ولی چون

جنس خاک نسبتاً بهتر از کویت است بعضی درختان و سبزه‌های زینتی در قطر دیده می‌شود.

صنایع نفت قطر در دست مطالعه توسعه است و اگر در اعماق آبها و در سرزمین وسیع قطر منابع نفت بیشتری کشف شود قطعاً این شیخ نشین ترقی بیشتر خواهد کرد. مرکز ناحیه نفت خیز آن دُخان و بندر نفتی آن ام‌سعید نام دارد.

۳. ابوظبی:

وسیع‌ترین شیخ‌نشین خلیج فارس است که از خور العید در جنوب شرقی قطر تا ناحیه جبل‌علی که مرز غربی شیخ‌نشین دوبی می‌باشد گسترده شده. جمعیت این شیخ‌نشین در حدود بیست تا سی هزار نفر است که از این عده تقریباً هشت هزار نفر در خود شهر ابوظبی زندگی می‌کنند. این شهر شبه‌جزیره‌ای است که بیشتر اوقات مد آب آنرا از خشکی جدا و به جزیره تبدیلش می‌کند. مقر حاکم ابوظبی که شیخ شخبوط نام دارد در همین شهر است. آب آشامیدنی مردم ابوظبی را از دوبی که در ۱۴۵ کیلومتری مشرق آن واقع است می‌آورند. چند سال است که در یکی از جزایر تابع این شیخ‌نشین، بنام جزیره داس نفت کشف شده است و از سال ۱۹۵۸ که بهره‌برداری از منابع نفتی داس آغاز گردیده، درآمد سرشاری نصیب حاکم ابوظبی و ملکش گردیده است. پیش‌بینی می‌شود که درآمد ابوظبی از نفت بزودی از ۲۰ میلیون پوند یعنی تقریباً چهارصد و پنجاه میلیون تومان در سال تجاوز کند، با توجه باینکه جمعیت این سرزمین مجموعاً ۲۰ تا ۲۵

هزار نفر است، درآمد نفت ابوظبی رقم سرشاری است، و اگر بجای خود خرج شود، بسرعت این سرزمین را رو به آبادی خواهد برد. ناحیه بوریمی که از ۷ تا ۸ پارچه آبادی تشکیل شده، متصل باین شیخ نشین است و در فصول مختلف سال، جمعیت آن تغییر می کند و گاه ممکن است تعداد آنها به سی هزار نفر برسد، بعضی از آبادیهای واحه بوریمی را ابوظبی و بعضی دیگر را عربستان سعودی و چند تائی را سلطان مسقط اداره می کنند.

۴. شیخ نشین دویی :

این شیخ نشین، در ساحل جنوبی خلیج فارس، تقریباً روبروی بندرعباس قرار دارد، يك ترعه طبیعی آب دریا بعرض ۲۰۰ تا ۴۰۰ متر و طول ۹ تا ۱۲ کیلومتر از وسط شهر دویی می گذرد و آنرا بدو قسمت بنام (دیره) در مشرق و (بردویی) در مغرب تقسیم می کند. این ترعه طبیعی را بزبان محلی خوردویی گویند و قابل کشتیرانی است. دویی در بین همه شیخ نشین های هفتگانه، از همه آبادتر و پر جمعیت تر است. جمعیت آن در حدود ۸۰ هزار نفر است که در حدود ۶۰ تا هفتاد هزار نفر آن در شهر دویی زندگی می کنند و ۶۰ درصد آنها ایرانی هستند و بزبان فارسی تکلم می کنند و در سواحل شمالی خلیج فارس یعنی سواحل ایران دارای خانه و زندگی و قبیله و خویشانند میباشند. دویی دارای فرودگاه و وسایل زندگی جدید و مدارس خوب است. ایرانیان در دویی دارای دبستان پسرانه اند. دویی مرکز نمایندگی سیاسی انگلیس برای تمام سواحل عمانات است. حاکم

فعلی دویی شیخ راشد بن سعید است .

ایرانیان جزو طبقه موجه و معتمد این شیخ نشین و مورد احترام حکومت و مردم هستند و به داد و ستد و بازرگانی اشتغال دارند . ایرانیان ساکن دویی غالباً از نواحی لارستان و سواحل بندر عباس و میناب بدانجا رفته اند . دویی بندر آزادی است که حقوق و عوارض گمرکی بسیار ناچیزی از کالاهای وارداتی دریافت می کند . مردم دویی بسیار خلیق و مؤدب و مهربانند و روابط دوستی و برادری ایرانیان و مردم دویی از دیگر شیخ نشین های خلیج فارس بیشتر است . می توان گفت دویی پرجمعیت ترین و آبادترین شهرهای شیخ نشین است که قسمت عمده فعالیت بازرگانی و آبادانی آن بدست ایرانیان انجام می گیرد . مشاوران و معتمدان حاکم غالباً ایرانی و یا ایرانی الاصلند و در سواحل ایران و آبادیهای لارستان دارای تعلقات خانوادگی می باشند .

حاکم کنونی دویی بسیار مردم دوست و ساده و پرکار است . هر روز صبح مانند يك مأمور ساده دولت در دفتر کار خود که دریکی از اتاقهای اداره گمرک دویی قرار دارد می نشیند و کلیه مشکلات افراد ساکن دویی را حل و فصل می نماید و بر امور گمرکی واداری سرزمینش در نهایت دلسوزی و علاقه مندی نظارت می کند . حاکم نسبت به ایرانیان وفادار و معتقد به بقاء دوستی با ایرانیان است .

آب آشامیدنی دویی تا چند سال پیش بزحمت تهیه می شد اکنون از دامنه رشته کوهی موسوم بدجل علی با حفر چاههای متعدد، آب آشامیدنی مطبوع و گوارائی بدست آورده اند . شهر دویی لوله کشی شده و دارای

چند هتل نسبتاً راحت است. عمارات و ادارات و مغازه‌ها و فروشگاه‌های بزرگ و عملیات بندر سازی و اسکله در دست ساختمان است و با مجاهدتی که برای اکتشاف نفت بعمل می‌آید، امید آن می‌رود که در شیخ‌نشین دویی نفت کشف شود و اگر صناعت نفت در شیخ‌نشین دویی رونق یابد و منابع نفت کشف شود بی‌شک، دویی بسبب موقع دریائی و نظامی و بازرگانی خود از آبادترین و پرآمد و رفت‌ترین مناطق بازرگانی و صنعتی خلیج فارس خواهد شد. بازارهای دویی نیازمند انواع محصولات ایران است و مردم ساده دل و صدیق آن به ایران و اجناس ایران و داد و ستد با ایران علاقه و دلبستگی خاص دارند .

۵ . شیخ‌نشین شارجه :

فاصله این شیخ‌نشین تا شیخ‌نشین دویی از راه خشکی ۱۸ کیلو متر است که با جادهٔ اسفالته بهم پیوند دارند . در این شیخ‌نشین ، يك فرودگاه نظامی مجهز وجود دارد و تا چند سال پیش مهمترین مرکز امارات هفتگانه خلیج محسوب می‌شد ، اطراف شارجه قابلیت کشاورزی دارد ، در شارجه فرهنگ پیشرفت زیادی کرده و دبستانها و دبیرستانهای دختران و پسران و مدرسه صنعتی دایر شده است . جمعیت آن در حدود پنجاه هزار نفر است و تعداد زیادی ایرانی فارسی زبان در آنجا ساکنند .

۶ . شیخ‌نشین عجمان :

شیخ‌نشین کوچکی است که در ۲۰ کیلومتری دویی و ۵ کیلومتری شمال شرقی شارجه واقع شده و از مغرب بآبهای خلیج و از سایر

حدود بخاک شارجه پیوسته است . بیش از چهار هزار نفر جمعیت ندارد . ساکنان آن غالباً ایرانی الاصل و از مهاجرین قسمت‌های جنوبی ایرانند و گویا نام این منطقه از لغت عجم بمعنی ایرانی آمده . حاکم فعلی این شیخ نشین شیخ راشد بن حمید النعیمی است .

۷. ام القیوین :

ام القیوین یا ام الکوین در شمال شرقی شارجه و در فاصله شش کیلومتری عجمان قرار گرفته است ، جمعیتش در حدود پنج هزار نفر است ، ایرانیان در این شیخ نشین کم نیستند . حاکم فعلی آن شیخ احمد بن راشد العلی است .

۸. رأس الخیمه :

ناحیه‌ای است کوهستانی که در شمال شرقی ام الکوین است ، جمعیت آن در حدود ۱۵ هزار نفر و دارای آب شیرین و باغهای کوچک مرکبات و سبزیکاری و خرماستانهاست . بسیاری از ساکنین این شیخ نشین ایرانی الاصل و فارسی زبانند و معروف است که در دوران شاهی نادر شاه افشار ، سربازان وی برای حفاظت خلیج فارس خیمه‌های زیادی در این سرزمین برپا کرده بودند ، به همین مناسبت نام رأس الخیمه بر روی این منطقه باقی مانده است .

۹. فجیره :

این شیخ نشین در مشرق شبه جزیرهٔ مسندام و روبروی آبهای دریای عمان قرار گرفته و از راه خشکی و دریا با سایر شیخ نشین‌ها مربوط است . منطقه‌ای مرطوب و حاصل خیز است ، محصولاتش تنباکو ،

لیمو عمانی ، مرکبات ، و خرما است . جمعیت این شیخ نشین حدود ۱۵ هزار نفر و حاکم فعلی آن شیخ محمد بن حمد الشرقی است .^{۲۸}

۱۰ . مسقط :

سر زمین سلطان نشین کوهستانی است ، تقریباً روبروی دریای عمان قرار دارد ، در مسقط بین مردم بومی و قوای انگلیسی سالیان دراز است که زد و خورد و جنگ و ستیز وجود دارد و برای امامت و سلطنت مسقط جنگهای خونینی در گرفته است . عمده اختلاف مسقط با فجیره بر سر واحه بوریمی و با انگلیسها بر سر اخراج آنان از مسقط است .

سلطانها و امامان مسقط ، سالیان دراز حتی تا زمان شاهان قاجار ، خراجگزار و تابع دولت ایران بوده اند و امروز هم ساکنین ایرانی- الاصل در مسقط کم نیستند . اخیراً در مسقط بوجود منابع نفتی پی برده اند .

جزیره های خلیج فارس و بحر عمان :

تمام جزیره های خلیج فارس از لحاظ وضع طبیعی و شرایط دریائی و سابقه تاریخی یکسان نیستند و سر نوشت مشابهی نداشته اند ، تعدادی از این جزایر به سبب واقع شدن بر سر راه های ارتباطی دریائی دنیای قدیم و یا بسبب مساعدت نسبی طبیعت و شرایط جوی مساعد و استعداد کشاورزی در دوره ای از تاریخ پر آشوب خلیج فارس ، آباد و پر جمعیت بوده اند ، و بسیاری دیگر بسبب دوری و یا سختی وضع

زندگی و طوفانهای سخت دریائی و بادهای موسمی ویا واقع نبودن
برسر راههای تجاری و نظامی آباد نشده اند ، یا آنکه در ازمنه بسیار
دوری آبادی داشته و بر اثر حوادثی از آبادی افتاده اند ، همچنین تعدادی
از این جزایر تا با امروز غیر مسکون مانده و هرگز روی آبادی
ندیده اند .

الف : جزیره‌های دهانه تنگه هرمز در قسمت شمالی:

۱- هرمز - لارک - قشم و هنگام که در جلوی دهانه تنگه هرمز

در آبهای ایران و روبروی بندر عباس واقعند .

۲- جزائر تمب مار - تمبویانا بیو تمب و جزیره بوموسی که

در آبهای ایران در جنوب غربی جزیره قشم واقع اند .

۳- سوری - فرور - و (فرورو) یا (نیو فرور) که در آبهای ایران

و در جنوب رأس بستانه و در دریای بندر لنگه واقع اند .

ب : جزیره‌های دهانه تنگه هرمز در قسمت جنوبی :

مسندام - توکل یا ابورشید کچلو - سلامه - بناتم - گپ -

کن یا خیل - ابوسیر یا فوجار - الغنم - الفیارین یا ام الفیارین -

جزیره سرخ - قبة الجزیره - و جزیره لیمه که در آنسوی تنگه هرمز
واقع اند .

پ : جزیره‌های قسمت جنوبی خلیج فارس :

۱- بین رأس الخیمه و جزایر بسیم:

جزایر الحمراء - ام القوین یا ام الکوین - عجمان - حقوزه -

فریده - فهاد - ابوظبی - جزائر حورالبطین - البحرانی (بحرینی)

أمّ المحاریب - قَنْطَر - سیرا بنو نوار .

۲- بین بسیم و بنات البحر:

سلالی - ابوالابیض - صلاحه - جناته - أمّ العَمَسیم - القیه -

بزم العربی - حلات حائل - حلات المیرا - ثَمَرِیَه - حمار - دَغَلَه

- پابر - تاشا - أمّ القصر - عیش - یاس - صَبُوط - رشید - زرقا -

قَرْنِین - داس - ارزَنَه - دینه - شوراوا - دَلَمَه - حالول - یاسات

(سه جزیره) - محمّلیه - أمّ الحَطَب - نیطا .

۳- جزیره‌های بین رأس مشرب و رأس رکن :

میامات الطین (سه جزیره) - فَرِیحات - قفای - مکاسب - جزایر

مهاجمات - جزیره لاسحت (سه جزیره) - البشریه - سفلیه - العلیا .

ج : جزایر قسمت جنوب باختری خلیج بین رأس رکن و خور عبدالله :

۱- مجمع الجزایر بحرین :

بحرین - محرق - خصیفه - سایه - سیصرا - بنی صالح - رکا (رمه)

کَایف - أمّ النعان - بوشین - ازوم - الحول .

۲- در خلیج سلوا (شلوا) :

هَوار و جزایر اطراف آن - غنبر - زخونیه .

۳- بین رأس الکواکب و رأس الارض :

تاروت - ابوعلی - البطغیه - جرید - حباه - مسلمیه - المقصا -
فارسی - عربی - حور قوض - قیران - قرائن - امّ المرادیم - قارو
الکویر .

۴- جزایر دهانه و داخل خلیج کویت:

فیلکه - اوچه - رأس الباحی - مشنگ - امّ النحل - کرین .

۵- جزایر بین کویت و شط العرب :

بو بیان - وربا - هشام .

د : جزیره‌های قسمت شمال شرقی خلیج :

۱- در قسمت شمالی و دهانه خور موسی :

آبادان - حاجی صلبوخ (شیخ صلبوخ) - بونه - دارا .

۲- جزیره‌های مقابل شبیکوه :

خارکو - خارك - محرق - شیخ سعد - جبرین - نخیلو -

امّ السیلا - امّ الکرم - لاوان (شیخ شعیب) - شتور - هندرابی - کیش
(قیس) .

سابقه تاریخی و حوادث و وقایع نظامی و اقتصادی که برای این جزیره‌ها
گذشته ، و اهمیت و وضعی که در دوره‌های مختلف تاریخی داشته‌اند ،
یکسان نبوده‌است . در میان همه این جزیره‌ها هرمز و قشم و کیش
در دوران اسلامی و در عهد شاه عباس کبیر دارای مجد و عظمت خاصی
بوده‌اند . کیش و خارك و هرمز و بحرین نیز در ادوار باستانی و پیش
از ظهور اسلام ، پایگاه دریائی و محل آمد و رفت سوداگران و دریانوردان

بوده‌اند و آبادی و وسعت داشته‌اند.^{۲۹}

از بندرهای خلیج فارس و بحر عمان، بندرهای بصره و مهر و بان و سینیز و ریشهر و سیراف اهمیت تجاری و سوداگری و دریانوردی یافته‌اند، در زمان صفویه و بروزگار شاه عباس، بوشهر و بندرعباس و بندر لنگه و بندر کُنگ رونق داشته‌اند، ولی درهمه نقاط خلیج فارس، از بندر و جزیره و شبه جزیره، تا ولایات و دهستانهای کرانه، هیچ بندر یا جزیره‌ای در هیچ دوران به آبادی و عظمت و ثروت و جلال جزیره هرمز و بندر سیراف نرسیده، و این ضرب المثل معروف در دنیای قدیم که «اگر دنیا حلقه انگشتی باشد، هرمز نگین آنست» درست بوده است.

امروز هم در خلیج فارس و بحر عمان، خرمشهر و آبادان و بندر معشور و بصره و کویت و بحرین و بندر عباس و بوشهر و جاسک و میناب و دویی و دوحه و داس از نقاط درجه اول و آباد و پرجمعیت و معتبر بشمار می‌روند.

در کرانه شمالی خلیج فارس دگر گونیهای بسیاری پیداشده. بندرهای سینیز و مهر و بان از آبادانی روزگاران پیشین افتاده و بندرهای شکوهمند و آبادانی بر ساحل شمالی خلیج فارس وسعت و شهرت یافته است.

برای آنکه سواحل شمالی خلیج فارس را مطالعه مختصری کنیم از روبروی بندر بصره که خاک بندر خرمشهر در آن قرار دارد در ساحل شمالی خلیج فارس بندرها و آبادی‌ها را بر می‌شماریم و در این

سفر تا آنجا که شایسته است از احوال بندرهای کوچک و بزرگ آگاهی می‌یابیم :

بندر خرمشهر - این بندر را محمره می‌گفته‌اند ، خرمشهر نخستین بندر ایران است که در ساحل شمالی خلیج فارس قرار گرفته و در جایی که رود کارون به شط العرب می‌ریزد تا به دریا رود واقع است . امروز آب دریا از دو مجری وارد دریا می‌شود یکی مجرای قدیمی که موسوم به بهمنشیر است و از مشرق شبه جزیره آبادان عبور می‌کند و مستقیماً وارد دریا می‌شود ، دیگری نهر حفار است که فم عضدی نام داشته و در جنوب غربی خرمشهر وارد شط العرب می‌گردد . بهمین سبب شبه جزیره آبادان را در قدیم میان رودان می‌گفته‌اند .

منتهی‌الیه خط راه آهن سرتاسری شمالی - جنوبی ایران باین بندر می‌رسد . مرکز بزرگ نیروی دریائی شاهنشاهی ایران در این بندر است . خرمشهر بزرگترین بندر بازرگانی ایران است ؛ اسکله خرمشهر آماده بارگیری و باردهی کشتی‌های تجارتی است و انبارهای گمرک این بندر همواره انباشته از کالاهای بازرگانی است . از این بندر کالاهای وارداتی به نقاط مختلف کشور با جاده زمینی و با راه آهن فرستاده می‌شود . بین خرمشهر و تهران و خرمشهر و اصفهان و خرمشهر و شهرهای خوزستان و سایر نقاط تجاری کشور راه شوسه اتومبیل رو وجود دارد . بعلاوه راه آهن سرتاسری ایران مقادیر عمده کالاهارا از این بندر به بازارهای داخلی می‌رساند و کالاهارا از بازارها باین

بندر وارد می کند .

بر روی رود کارون پلی بزرگ و مجهز بنیاد شده و آبادان و خرمشهر با این پل از زمین به یکدیگر پیوسته اند با وجو این هنوز رود کارون برای آمد و رفت بین آبادان و خرمشهر يك راه کوتاه کم خرج تقریحی و سریع است . نخلستانهای خرمشهر انبوه و خیال انگیز است . طول نخلستان خرمشهر بسمت اهواز ۱۲ کیلومتر است ، در شاخه رودخانه بهمینشیر خرماستانها جلوه گرند فاصله خرمشهر تا بصره از راه خشکی ۵۴ کیلومتر و فاصله خرمشهر تا خلیج فارس، جائی که دریا است، ۹۶ کیلومتر است . زمینهای خرمشهر در بالای نقطه ای بنام قلیه خاک ایران را از خاک عراق جدا می کند . در خرمشهر مدارس و بیمارستانها و بازارهای آباد و تأسیسات و ساختمانهای دولتی زیادی وجود دارد، مردم سرگرم تجارت و کار و کوشش اند و بسبب نزدیکی به شهر مهم نفتی ایران یعنی آبادان و صنایع نفت ، خرمشهر ، شهری بازرگانی، پر جنب و جوش و پر حرکت و مردم آن پر کار و فعال و در آسایش زندگی می کنند . آب خرمشهر از رود کارون است که اخیراً با دستگاههای تصفیه شرکت نفت آبادان تصفیه می گردد . در کارون نوعی ماهی وجود دارد که آنرا کوسه گویند و جانوری خطرناک و درنده است؛ بهمین سبب آب بازان و شناگران در این شط کمتر شنا می کنند . از خرمشهر با عبور از رود کارون و نخلستانهای خرم بین آبادان - خرمشهر در پانزده دقیقه کمابیش به شهر آبادان می رسیم .

آبادان - آبادان شهری مشهور و بزرگ است که میتوان آنرا جزیره نامید. طول این جزیره از شمال به جنوب ۸۴ کیلومتر و عرض آن از ۶ تا ۳۰ کیلومتر است. این بندر را در کتب قدیم آبادان نوشته‌اند و نام جزیره الخضر نیز بر این جزیره گذاشته‌اند. ابن بطوطه سیاح اندلسی و ناصر خسرو شاعر و حکیم ایرانی این شهر را دیده‌اند و از آن به پاکی و پاکدامنی مردمش یاد کرده‌اند تا آنجا که ابن بطوطه آرزو کرده است که بتواند همه عمر را در این گوشه از جهان بگذراند. آبادان امروز به جهت توسعه صنعت نفت و تأسیسات پالایشگاه آبادان بزرگترین بندر پرجمعیت ایران بشمار میرود و بهمین جهت از بزرگترین و مهم‌ترین مراکز صنعتی و اقتصادی ایران است، و همان گونه که خرمشهر از لحاظ درآمد گمرکی بزرگترین رقم مالی به خزانه دولتی می‌ریزد، شهر عظیم صنعتی نفتی آبادان منبع عظیمترین عوائد مالی ایران از راه نفت و فرآورده‌های نفتی است. پالایشگاه آبادان و تأسیسات نفتی و موزه آبادان از نقاط دیدنی این شهر است. در آبادان فرودگاه مجهز بزرگی است و اهمیت ارتباطی بین المللی دارد.

بندر خسرو آباد - بعد از آبادان و در ۲۱ کیلومتری آن، بندر خسرو آباد قرار دارد. اسکله کشتی‌های نفتکش و انبارها و تأسیسات نفتی در آن ساخته شده است. پس از خلع ید از شرکت نفت ایران و انگلیس، لوله‌های نفتی که از آبادان به خسرو آباد می‌رفت جمع‌آوری شده و از طرف شرکت ملی نفت ایران انبارها و مؤسسات به شرکت نفت (ایران پان امریکن) اجاره داده شده است.

بندر مَعْمَرَه - از خسرو آباد به انتهای جزیره آبادان و نزدیک بدریا قصبه مَعْمَرَه واقع شده است. در کنار نهر قصر و در انتهای شط العرب و در حدود ۱۲ هزار نفر جمعیت دارد و با کویت و سواحل جنوبی خلیج فارس داد و ستد می کند. این بندر که آخرین بندر ایران در شط العرب است در ناحیه رأس خلیج در قسمت دلتای رودخانه شط العرب و بهمنشیر قرار گرفته. از مصب شط تا رأس بحر گان همه ساحل، باتلاقی است و خورهای متعددی که مهمترین آن خور موسی است این کرانه را در سمت شمال باختری و جنوب باختری بریده است.

بندر سلیمانان - نوشته اند که بندری در چند فرسخی عبادان قدیم بوده که آنرا سلیمانان می نامیده اند. شاید این بندر در ساحل خلیج و نزدیک به مصب بهمنشیر بوده است، امروز این بندر وجود ندارد.

شادگان یا خور بُزی یا بُوزی - شادگان را فلاحیه می گفتند، این منطقه ناحیه قدیمی خوزستان است که روزگار آبادانی آن به اردشیر بابکان می رسد. دور قستان شهر کی کوچک بوده است که در این ناحیه قرار داشته است. نوشته اند که در این ناحیه شهرهای آبادی به روزگار ان پیش از اسلام و اوائل اسلام وجود داشته. در شادگان امروزی خوری و قصبه ئی بنام خور بُزی وجود دارد. این خور تا نزدیکی شهر شادگان کشیده شده است. قصبه بزی: آباد و دارای دویست و چند خانه است.

بندر بزی یا بوزی تا شادگان شش کیلومتر فاصله دارد. شهرک فلاحیه ده متر از سطح دریا ارتفاع دارد و دارای چهارده نهر بزرگ است. طایفه

بنی کعب در آن ساکنند و قریب به شش هزار تن جمعیت دارد و عشیره نشین است .

نوشته اند که نام باستانی آن دُورِق یا سورِق یا سورُک بوده و بعدها فلاحیه نامیده شده و به روزگار پادشاهی رضاشاه فقید نام شادگان بر آن گذاشته شده است .

بندر شاهپور - خور موسی تا بندر معشور امروزی به داخله خشکی کشیده شده ، دهانه آن به مسافت ۳۷ کیلومتر در شرق دهانه بهمنشیر واقع و به بندر معشور منتهی می شود .

بندر شاهپور به مسافت ۹۲ کیلومتری از دهانه این خور قرار گرفته است . راه آهن سرتاسری ایران پس از عبور از اندیمشک باین بندر در دهانه خور موسی می رسد و در حدود ۱۴ کیلومتر از مناطق باتلاقی عبور می نماید . چون گودی خور موسی نسبتاً خوب است، کشتی های اقیانوس-پیما می توانند در بندر شاهپور پهلو بگیرند. بندر شاهپور امروز از بندرهای بزرگ ایران است .

بندر معشور - بندر معشور در ۱۸ کیلومتری جنوب شرقی بندر شاهپور و ۶۶ کیلومتری جنوب و مشرق شادگان واقع است. این بندر را ابن بطوطه خود دیده و نام آنرا ماچول یا ماشول نوشته است. نوشته اند که ریشهر یاریو اردشیر نام همین بندر بوده است که گشتک دبیران یا گشته دبیران از آن برخاسته اند و از نواحی کوره ارجان یعنی بهبهان کنونی بوده است . گشتک دبیران نویسندگان خطی بوده اند که به روزگار ساسانیان کتابهای طب و نجوم و فلسفه را با خط گشته می نوشته اند.

گویا گروهی از این دبیران به زمان حمله تازیان از تیسفون فرار کرده و در این دیار و دژهای آن روزگاری بسر آورده اند و دانشها و کتابهای دینی و ملی خود را بزبان و خط گشته نوشته اند تا از دستبرد زمان بدور بماند. متأسفانه امروز آن کتابها در دست نیست ولی در کتابهای جغرافیایانویسان قدیم از آنها و کارها و کتابهایشان سخنی رفته است.

نام ریشهر برای بندر دیگری در ساحل خلیج فارس نیز آورده شده است که در ده کیلومتری بوشهر امروزی واقع است و در همین فصل از آن سخن خواهیم گفت و بیشتر مؤلفان و پژوهندگان از آبادانی و دیرینگی ریشهری که هم اکنون در شبه جزیره بوشهر بر ساحل فارس واقع است یاد کرده اند. بندر معشور بندر صادراتی نفت جنوب است و بندری آباد و پر رونق است. در اطراف بندر معشور آثار خرابه‌های قدیم بنام تل کافران و آب انبارها و حصارهای سنگ چینی قدیمی و کهنه زیاد است.

هندیجان یارأس بحر گان - بندر هندیجان میانه جنوب و شرق

شادگان واقع است. هندیجان از شهرهای دیرینه خوزستان است و گفته اند که هندیگان نام داشته است. در نزدیکی این بندر شهر باستانی اشک قرار داشته که محل جنگهای خوارج بوده، و آنرا شهری آبادان بر دشت و با چشمه‌ئی گوارا نوشته اند و یاقوت حموی جغرافیای نویسنده چهارم هجری نوشته است که در اشک معبدی دیده که از آثار قباد ساسانی بوده باقبه‌ای که بر آن پرده‌های رنگارنگ بوده و بر در غربی آن نوشته‌ای

به خط پهلوی در سنگ منقوش دیده است. و این شهر را از کوره ارجان یعنی از ولایت بهبهان کنونی دانسته است. آثار سدبندی بر روی رودخانه‌های زهره و خیر آباد که هر دو بهم پیوسته و از وسط هندیجان می‌گذرد باقیست. هندیجان در قرون اخیر بیشتر از امروز آبادان بوده ولی در اثر طاعونی که به سال ۱۲۴۷ هجری قمری رخ داد این شهر روبه خرابی گذاشت. از هندیجان تا شادگان ۱۲۲ کیلومتر است.

بندر مهروبان - کشتی‌ها چون از بصره بادبان می‌افراشتند در این بندر لنگر می‌گرفتند و بندری بزرگ بر ساحل خلیج فارس بود و بازرگانی فارس و اصفهان از راه دهدشت که ناحیه‌ای غله خیز بود از این بندر بود. آثار خرابه‌های این شهر در امامزاده شاه عبدالله میانه هندیجان و بندر دیلم درشش کیلومتری شمال بندر دیلم واقع است. از صدر اسلام تا اوایل قرن پنجم هجری بندر مهروبان از بزرگترین بندرهای فارس در شمال خلیج بوده است.

بندر دیلم - پس از بندر مخروبه مهروبان به بندر آباد کنونی بنام دیلم می‌رسیم. فاصله خرمشهر تا بندر دیلم ۲۱۶ کیلومتر است. این بندر در دشتی واقع شده که در شمال آن به فاصله ۱۸ کیلومتری ارتفاعاتی قرار دارد. عمق ساحل بندر دیلم کم است و بندرگاه آن غیر محفوظ و برای لنگرگاه چندان مناسب نیست. بندر دیلم در ۷۲ کیلومتری جنوب بهبهان و در شمال غربی بوشهر واقع است و پس از خرابی مهروبان، تجارت بهبهان با این بندر بوده است، از قدیم این بندر از توابع بلوک لیراوی بوده است. بیشتر مردم آن بهبهانی هستند. در جنوب

دیلم به فاصله کمی آثار قلعه و تأسیسات مخروبه هلندی‌پاهنوز باقی است. **سینیز یا سینیز قدیم (قریه حصار یا خور امام حسن)** - بعد از بندر مهر و بان و بندر دیلم، سینیز یا سینیز قدیم که اکنون قریه حصار نامیده می‌شود در کنار خلیج واقع است. خوری بنام خور امام حسن در اینجا هست که موقعیت بندری سینیز را از بندر دیلم بهتر نموده است. چاه‌های آب شیرین و خوشگوار و درختان خرما و مرکبات و کشت گندم و جو و آثار خرابه‌های ویران شده قدیمی در سینیز فراوان است. از قریه عامری در ۱۸ کیلومتری دیلم و در دامنه بندر استخر تا قریه حصار و بندر مهر و بان آثار ابنیه بسیار دیده می‌شود و نشان می‌دهد که این مناطق به روزگاران پیشین آبادان و بهم پیوسته بوده است. مقدسی در کتاب احسن التقاسیم نوشته است: «قرمطیان در اوائل قرن چهارم هجری در سال ۳۲۱ سینیز را تصرف کردند، اهالی آنرا کشتند و شهر را چنان ویران کردند که جز اندکی از آن باقی نماند.»

بندر گناوه (جنابه قدیم) - بندر گناوه کنونی آبادی مختصری دارد و آبادانی آن بیشتر به جهت توسعه صنعت نفت در گچساران و دو گنبدان است. چاه‌های گناوه آب شیرین و خوش گواری دارند. شهر گناوه به مسافت یک کیلومتر از دریا قرار گرفته است. آثار خرابه‌های شهر قدیم جنابه در مغرب قصبه گناوه امروزی باقی است. در جنابه پارچه‌های کتانی بافته می‌شده که برای لباس رسمی سلطان می‌برده‌اند. لنگرگاه گناوه

مطمئن نیست و کشتی‌های بزرگ نمی‌توانند باین بندر نزدیک شوند. مسافت گناوه تا بندر بوشهر ۱۱۴ کیلومتر است. بندر جابه مرکز قیام قرمطیان شد و ابوسعید جنابی که دنیائی را با آتش و خون کشید و بدعت‌های تازه فرو گیرنده و انقلابی آورد و با فرزنداناش مدت‌ها در بحرین و بلاد اسلامی کیش بوسعیدی را حکمروا ساخت، آسیابان آرد فروش این شهر بود که در فصل دیگر این کتاب از او و انقلاب و قیام یارانش سخن رفته است.

بندر ریگ - در کنار خوری واقع است، مرکز طائفه حیات - داودی است. حدود سیصد خانه در آن است. مسافت از بندر ریگ تا بندر بوشهر از راه خشکی، ۶۰ کیلومتر و از راه دریا ۳۰ میل دریائی است. بندر ریگ بروزگار کمپانی هند شرقی آبادی فراوان یافت. از بندر دیلم تا بندر بوشهر را از قدیم بنام دشتستان نامیده‌اند. از ناحیه حیات داودی و بندر ریگ تا بوشهر ناحیه رود حله واقع است و بندرهای کوچک بر کرانه دریا باین نامها قرار دارند و به ترتیب عبارتند از:

بندر فراغه - در کنار مصب رود خانه شاپور و دارای حدود صد خانوار سکنه.

حشم احمدی - دارای صد و چند خانوار سکنه.

ناصری - دارای حدود ۸۰ خانوار سکنه.

شیف - در مغرب بوشهر در جزیره کوچک شیف واقع است و چند خانوار در آن سکونت دارند.

بندر بوشهر - این بندر در شبه جزیره ئی واقع است که از مشرق

به خشکی پیوسته است. اتصال بوشهر به خشکی با زمینهای با تلاقی پستی بنام مشیله بطول ۴ کیلومتر است، از بوشهر تا خرمشهر از راه دریا ۷۶ میل دریائی و تا بحرین ۱۸۰ میل دریائی فاصله است و تابندر لنگه از راه خشکی ۶۱۶ کیلومتر و تا شیراز ۳۰۰ کیلومتر مسافت است. بوشهر امروزی ظاهراً در زمان نادر شاه افشار بوسیله ناصر خان ابومهری امیرالبحر شاهنشاه افشار ساخته شده است و پیش از آن، آبادی کوچك روستامانندی بیش نبوده است ولی در خاک بوشهر، شهری بزرگ و تاریخی به روزگار باستان وجود داشته که آنرا ریشهر می گفته اند و برخی هم نام ریواردشیر بر آن گذاشته اند. پژوهندگان تاریخ در این عقیده که ریشهر باستانی همین سرزمین کنونی شبه جزیره بوشهر فارس بوده و یاد راطراف بندر معشور و در خاک بهبهان قدیم، اتفاق نظر ندارند، آن دسته که ریشهر باستانی را در شبه جزیره بوشهر فارس دانسته اند این سرزمین را بازمانده شهری می دانند که روزی از شهرهای بزرگ کشور عیلام بوده و از آن بندر ناوگان دریائی و بازرگانی و سربازان جنگجو و خون آشام آشور و عیلام به جزائر دیلوون که امروز بحرین نامیده می شود می رفته اند. در کاوشهای باستانشناسی که در ریشهری که در چند کیلومتری بوشهر واقع است بعمل آمده، خشت های پخته و آثار هنری از روزگاران بسیار کهن که بدوران آشوریان و عیلامیان کشانیده می شود، از این شهر بدست آمده و نمایانده تمدن و عظمت و دیرینه گی این سرزمین می باشد.

بوشهر در دوران پادشاهی قاجار اعتبار و اهمیت و رونق خاص

یافت ولی پس از آن بسبب احداث راه آهن ایران که به بندر خرمشهر رسید، ولنگرگاه کشتی‌های بزرگ تجاری در خرمشهر شد، این بندر از رونق بازرگانی بیفتاد. روزگاری در سختی و ناایمنی بزیست و چون کوتاهترین راه پیوند خلیج فارس به شیراز راه بوشهر - شیراز است، گرچه راهی دشوار و سخت است، امید آن می‌رود که این بندر رونق تجاری خود را بازپس آورد.

چند سالی است که کارهای آبادانی در این بندر شروع شده و مردم بازرگان پیشه این دیار کمابیش دلبسته آن شده‌اند که روزی این بندر قدیمی حیات بازرگانی و اقتصادی خود را بازپس یابد، و از نو، از پس قرن‌ها فرسودگی و فراموشی بپا خیزد و در امر بازرگانی خلیج جلوه‌ئی شایسته داشته باشد. بوشهر اکنون دارای مدارس و تأسیسات فرهنگی و برق و زندگی در حال رشد است. تجارت آن فعلاً تعریفی ندارد و بازارها و دکان‌ها از بازاری و پیشه‌ورچندان آکنده نیست. در یک کیلومتر بوشهر آثار باستانی و مخروبه‌ریشهر با چند مزرعه و آب شیرین‌چاه واقع است. حَلِیلَه - حُفْرَه - سَفْکَه - اِسْتِکْ - بهمنی - سنگی - جبری ظلم آباد و امامزاده، آبادیهای دیگر این شبه جزیره است. قسمت ساحل خلیج فارس از بوشهر تا کلات در ۷۰ کیلومتر بوشهر بنام تنگستان معروف است و پس از آن کوه به دریا نزدیک شده و سلسله کوه بوریا با ارتفاع ۷۶۲ متر در ۹ کیلومتری شمال کلات واقع است.

بنادر تنگستان - بنادری که در این ساحل واقعند از شمال به جنوب عبارتند از :

حلیله - که در شبه جزیره بوشهر است .

دلوآر - که آبادی آن سه کیلومتر از دریا بدور است و دفتر گمرک در آنجا هست .

باشی - در جنوب خور حلیله .

رستمی - بوالخیر - عامری - یونجی - سلیم آباد - گری - تل سرخ
خورشهایی - گاهی - بهیگ - محمد عامری - کانیک که آبادیهای
کوچکی هستند و زورقهای محلی در آن رفت و آمد دارند .

بنادر دشتی - دشتی ناحیه بزرگی از گرمسیر فارس است .
طول آن از بندر دیر ناحیهی بردستان تا تنگه رم ۲۱۶ کیلومتر و
عرض آن از سرگاه ناحیهی تسوج تا کلات ناحیه ماندستان ۱۲۸
کیلومتر است . ناحیه دشتی دارای پنج بلوک است بنامهای بردستان
بلوک - سنا - تسوج - ماندستان . اما بندرهای دشتی از کلات بطرف
جنوب در ساحل خلیج فارس شروع میشود و با گذشتن از رأس مطاف
به بندر کنگان و از آنجا به شیب کوه متصل میشود . رشته ارتفاعات
ساحل جنوب تنگستان تا رود موند امتداد می یابد . از دهانه رود
موند ، ساحل ، پست و باتلاقی شده جزائر تهمادو که جبری هم
نامیده میشود و نخیلو بسبب وجود خورهای زیارت - تهمادو ، و خور
خان بوجود آمده است و این قسمت کرانه تا تبانه در ۲۰ کیلومتری
شرقی رأس مطاف امتداد دارد . عبور کشتی ها در این قسمت بجهت

کمی عمق آب خطرناک است . بنادری که در این قسمت از ساحل وجود دارد بسیار کوچک و تنها کشتی‌ها و زورقهای محلی در آن‌ها آمد و رفت می‌کنند و عبارتند از:

کَلات - مَره - هدا کوه - زیر آهک - بری کوه - بالنگستان
لاور - زیارت - کبگان و خورهای این منطقه بنامهای : خور زیارت
رأس خان - خورخان - خور تهمادو - خور گرم نامیده می‌شوند .
بندر دیر - بندر بردستان و دارای لنگرگاه خوب و عمق
آب کافی است و سبب و اندی خانه دارد . حاکم نشین دشتی
است دارای بازارچه و کاروانسرا و نخلستان و چاه آب شیرین کم
عمق است .

بنار کوچک : بریکو - زیر آهک - دهکو - عالی - تَبانه
بردستان - چاه پهن - دم گر - گزخان - کلات - بی بی خاتون - گزننگ
کمال احمدی - مله گز - دردانه‌هی - شی برم - کبگان - بالنگستان -
لاور - از بنادر دشتی و دیهای کوچکند .

بنادر شیب کوه - سواحل شیب کوه از بنک در (۱۳ کیلو متری
مشرق دیر) تا بندر چارک، در طول ۲۵۰ کیلومتر در دامنه ارتفاعات شیب
کوه از شمال بجنوب کشیده شده است . بندرهای مهم شیب کوه
عبارتند از :

بندر کنگان - در پای کوه ساحلی واقع است و لنگر گاه آن ۹ متر عمق دارد. در شمال بندر طاهری و فاصله آن تا بوشهر ۲۳۶ کیلو-متر و تا بندر لنگه ۳۸۰ کیلومتر است و جمعیت آن در حدود چهار هزار نفر است.

بندر طاهری - در ساحل خلیج کوچک طاهری و در پای کوه‌های ساحلی واقع است لنگر گاه آن مطمئن است و کشتی‌های می‌توانند به سهولت لنگر اندازند. تَنْبَكْ - احشَر - پَرَكْ - گوده - نخل تقی - نخل غانم دیها و بندرهای کوچکی اند که بر ساحل دریا قرار دارند.

بندر سیراف - موقع بندر سیراف تاریخی در دامنه رشته کوهی بنام کوه سیری عینات که در ۱۰ کیلومتری ساحل دریا قرار گرفته، پس از بندر طاهری قرار دارد. آثار و بقایای شهر سیراف به مسافت ۴ کیلومتری قصبه طاهری قرار گرفته است.

(چون راجع به شهر تاریخی سیراف در فصل دیگری سخن گفته‌ایم در اینجا تکرار مطلب نمی‌شود.)

بندر عسلویه - قصبه بلوک مالکی است و بندر نابند در دوفرسخی و بندر بیدخون در نیم فرسخی مشرق آن قرار گرفته‌اند آب جاری شیرین و باغستانهای پرازمیوه دارد.

بندر نابند و خلیج بیدخونی - در نزدیکی خلیج کوچکی در حوالی دماغه نابند واقع است و نزدیک به ۱۵۰۰ تن جمعیت دارد. بندرهای کوچک تبین و شیو با لنگرگاههای خوب و مناسب در مسافت ۸۰۰ متری از دریا پس از نابند واقعند و پس از آن ساحل از بندر مقام

گذشته به رأس نخلیو می‌رسد. بندر مقام محل سکونت طائفه حمّادی است و بندر نخلیو و سپس بندر چیر و در مغرب این خلیج کوچک قرار دارند. رشته ارتفاعاتی که در جنوب نابند نزدیک ساحل قرار دارد دارای شاخه‌ئی بنام شاهین کوه است که از بندر مقام بطرف مشرق امتداد یافته و از ساحل دور می‌شود.

بندر چیر و - بندر کوچکی بالنگر گاه محفوظ و مناسب است. عمق آب در ساحل ۱۴/۵ متر است و در ۱۸ کیلومتری مغرب بندر کلات واقع است و در حدود ۲۰۰ خانوار سکنه دارد. این بندر و جزیره هندرابی که محاذی آن است مسکن طائفه عبیدلی است و پس از آن بندر مچاهیل و بندر جزّه واقعند. محل صید مروارید در این ساحل روبروی بندر چیر و واقعست. دارای زمین‌های زراعتی و آب شیرین و خرماستانهای خوب و خوش منظر است.

بندر کلات العبد و گُزرّه پس از آن واقعند و از آنجا به بندر چارک می‌رسند.

بندر چارک - بندر چارک محل صید مروارید بوده است و در اول شیب کوه قرار دارد. طائفه آل علی در آن سکونت دارند، دارای ۷۰۰ خانه است و بازارچه‌ئی دارد. از بندر درجه دوم است و در ۱۲ کیلومتری آن بندر حصینه واقع است. جزیره معروف کیش یا قیس از مضافات بندر چارک است. حصینه در ۱۸ کیلومتری بندر مغو واقع است. بندر مغو - بندر کوچکی است و محل سکونت طائفه مرزوقی است.

و دارای نخلستانها و زراعت دیمی است . پس از آن قریهٔ رأس برید و کافرگان و پس از آن بستانه و بندر بستانه واقع است که ۳۰ کیلومتر تا بندر لنگه فاصله دارد. بندر مغودر ۴۲ کیلو متری مشرق چارک و بندر نخلیودر ۹۰ کیلومتری مغرب چارک و حصینه در ۳۰ کیلومتر مشرق چارک اند کلات در ۳۰ کیلومتری چارک و مچاهیل در ۱۱۸ کیلومتری چارک و بندر مقام در ۱۲۸ کیلومتری مغرب چارک و کلات العبید و خود بندر چارک جزء ناحیهٔ شیب کوه است .

بندر لنگه - نزدیک کرانهٔ بندر لنگه تخته سنگهای زیر آبی به موازات ساحل وجود دارد ولی در موقع مد آب دریا به سهولت می توان در گودی حوضچه مانندی که در جلوی بندر ساخته اند لنگر گرفت و پیاده شد. لنگرگاه تا عمق ۹ متر وجود دارد که ۱۸۰۰ متر از خشکی در دریا فاصله دارد و چون بادهای سخت دریائی بنام باد سهیلی و باد قوس بوزد ، لنگرگاه محفوظی نیست . قصبه قدیم آن بندر کنگ است که هم اکنون هم دیهی و بندری آباد است . در گذشته بندر لنگه از بندرهای آباد و پر جمعیت خلیج فارس بود ولی پس از تصویب قانون انحصار تجارت خارجی، بندر لنگه از آبادانی بیفتاد . بیشتر ساکنان آن در اوائل سلطنت کریم خان زند در بندر ساکن شده بودند. بندر لنگه در وسط نخلستان وسیعی به شکل نیم دایره بنا شده. منظر شهر از دور جالب و زیبا بنظر می رسد و دور شهر نیز در قدیم حصاری داشته که اکنون آثار مخروبهٔ آن باقیست ولی امروز «عروس بنادر خلیج فارس»، جز شهر کی کم جمعیت با عمارتهای سقف شکسته، و درودیوار

فرسوده ، و کوچه‌ها و بازارهای خلوت و خالی و چند مدرسه و گروهی ماهیگیر و پیشه‌ور و مأموران دولت چیزی نیست و بیش از ۹ هزار تن جمعیت ندارد. مناره‌ئی از بناهای قدیم بنام (موسی بن حاجی محمد بن عباس) با ارتفاع ۳۰ متر و قطر ۳ متر و کاشی کاری سطح خارجی آن بر جای مانده ، که تاریخ بنای آن ۱۳۰۶ هجری قمری است . خانه‌های لنگه در روزگار آبادی از دوهزار بیشتر بود و طائفه جواسم که روزگاری دریا نوردان این طایفه که در خلیج فارس صاحب قدرت و اعتباری بودند و سیاست انگلستان آنها را دزدان دریائی معرفی می کرد در این بندر مشهور بودند . این رعایای صدیق ایران که با فرمان کریمخان زند خدمتگزاران صدیق ایران شده بودند می توانستند در آبادی این بندر خدمت‌ها کنند ، ولی آنقدر مأموران دولت ندانسته غفلت کردند تا بازماندگان آنها نیز به دیار دور دست پراکنده شدند .

بندر گنگ - بندر کوچکی است ، مدتی اقامتگاه پرتغالیان و هلندیها بود ، در ۶ کیلومتری مشرق بندر لنگه واقع است و دارای چاههای آب شیرین است . دریا نوردان کنگی در دریا نوردی مهارت دارند و مردمش کاری و پر سرمایه و دارای کشتی‌های بزرگ و کوچک هستند که هر سال به افریقا و هندوستان سفرهای دراز دریائی می کنند.

بنادر تابعه لنگه :

بندر معلّم - در جنوب شرقی بندر لنگه دارای ۲۰۰ خانوار دارای

آب چاه و زراعت دیم و نخلستان است .

بندر گشه - در ۳ کیلومتری مغرب لنگه ۵۰ خانوار جمعیت

دارد مردمش کشتکار و ماهیگیرند .

بندر شناس - در ۶ کیلومتری مغرب لنگه و ۱۵۰ خانوار جمعیت دارد. دارای آب شیرین و کم عمق است .

بندر ملو - در ۶ کیلومتری مغرب لنگه و دارای ۱۵ خانوار جمعیت و کشتکارند .

بندر دوان شرقی - در ۳۹ کیلومتری بندر لنگه واقع است و در حدود ۱۰۰ خانوار جمعیت دارد . مردمش ماهیگیر و دریا نوردند و نخل و زراعت دیمی دارند و از توابع بندر چارک است .

بندر دوان غربی (کافرگان) - ۵۰ خانوار جمعیت دارد و مردمش غواص مروارید و دریا نورد و ماهیگیرند .

بندر تاونه - مسکن طائفه بشیری و دارای ۲۰۰ خانوار مردم است.

بندر گرز - مسکن طائفه حمادی و مردمش ماهیگیرند و ماهیان خشک شده و نمک سود از این بندر بخارج صادر می شود .

بندر کلات - مسکن طائفه حمادی و حدود سیصد خانوار جمعیت آنست. نمک و هیزم با کشتی های بادی به عربستان و پاکستان و هندوستان و افریقا برند.

بندر مچاهیل - مسکن طائفه حمادی است که در حدود ۶۰ خانوار جمعیت دارد .

بندر جزه - ۵۰ خانوار جمعیت دارد .

بندر نخیلو - ۷۰ خانوار جمعیت دارد. ماهیگیر و غواص مرواریدند. دارای آب شیرین و مراتع و جنگل پست بوته زار و درختان لول یا

رول که درختی هندی است در این بندر وجود دارد.

بندر مقام - در منتهی الیه شمال غربی جلگه شیب کوه واقع

است. شغل عمده مردمش غواصی و دریاوردی و بازرگانی است

تنگه خور زیارت - بین جزیره قشم و قسمت ساحلی خلیج فارس

واقع شده است. کشتی‌هایی که در حدود ۹ متر محتاج به آب باشند از

طرف شرقی این تنگه تا وسط آن و تا محلی موسوم به پل می‌توانند عبور

کنند ولی محتاج راهنما باشند.

بندر خمیر - این بندر از بنادر درجه دوم است و مرکز بلوکی است

که ۲۴ قریه دارد. بندر خمیر در ۷۲ کیلومتری بندر عباس واقع است

و شهر آن در عقب ساحل است و دارای خوری است که دهانه آن باریک

است و در حدود ۷ متر عمق دارد. لنگرگاه به مسافت یک کیلومتری ساحل

است. خمیر دارای نخلستان و از روی دریا دارای منظری قشنگ است.

معدن نمک و بعضی مواد کانی در خمیر وجود دارد.

بندر عباس - بندر عباس پس از بنادر خرمشهر و بوشهر در واقع سومین

بندر ایران در ساحل خلیج فارس است. بندر عباس از قسمت‌های کوهستانی

و جلگه و ساحلی تشکیل شده، سلسله کوه‌های گنودر شمال شهر بندر عباس

واقع و قلل آن هوای نسبتاً معتدلی دارد و محل ییلاق اهالی است سواحل از

بندر عباس بطرف مشرق تا میناب پست و شنی است و بنادر مهمی ندارد و از آن

به بعد قدری ساحل بهتر می‌شود و بنادر کوچکی مانند بندر زیارت که کمتر

کشتی می‌تواند بآن نزدیک شود دیده می‌شود، تا ساحل به بندر جاسک

بر ساحل دریای عمان می‌رسد. ساحل خلیج از بندر کنگه تا بندر خمیر

تقریباً بطول ۵۰ کیلومتر باتلاقی و دارای درختان صمغی است که نوعی از آنرا کَرِت یا قَرِطْ گویند .

شهر بندرعباس در ۵۵ کیلومتری مشرق خمیر و در ساحل شمالی تنگه هرمز که مدخل خلیج فارس است قرار گرفته . کوه فرغان در ۷۵ کیلومتری بندرعباس و در شمال آن واقع است و ۳۲۴۹ متر ارتفاع دارد . در جلگه بندرعباس رود میران یا مهران و رود شور و رود شیرین جاری است و به خلیج فارس می ریزد. از رودهای مزبور استفاده زراعتی چندانی نمی شود و اراضی مستعد حاصلخیز آن از آب رودخانه ها استفاده نمی کنند. بندرعباس از ۱۴ دهستان و ۳۶۷ قریه و ۱۴ جزیره کوچک و بزرگ تشکیل شده . تنها جزیره قشم دارای ۲۱ قریه و بندر است . بندرعباس به عرض ۲۷ درجه و ۱۴ دقیقه و طول ۵۴ درجه و ۳۰ دقیقه از خط استوا واقع است . دارای هوای فوق العاده گرم و استوایی است . سابقاً آنرا بندر گمبرون می گفتند. این بندر مدت ها در تصرف پرتغالیان بود. چون شاه عباس پرتغالیان را از خلیج فارس براند ، و جزایر قشم و هرمز و بحرین را از آنها باز پس گرفت ، این بندر، نام بندرعباس گرفت، شرح این ماجرا را در فصل دیگر کتاب دیده ایم .

امروز بندرعباس شهری در حال پیشرفت است. از دهی بنام ایسین که در شمال بندرعباس بر سر راه بندرعباس - لار واقع است آب شیرین گوارائی بدست آمده و به شهر بندرعباس لوله کشی کرده اند. بندرعباس دارای تأسیسات دولتی و اداری و فرهنگی و دارای اسکله و بندر است. بازارهای آباد دارد و چون بندر مهم استان کرمان و در منتهی الیه راه

کرمان خلیج فارس و شیراز-لار- خلیج فارس واقع است ، و در واقع بندر دواستان کشور است، روز بروز بر آبادانی آن خواهد افزود ، بخصوص که اگر دولت ها و مردم بخود آیند و برای عمران جزایر خلیج فارس و بندرهای ساحل آن اقدامات صحیح و مفید بشود ، بزودی این بندر بسیار آباد و مردمش از باروریهای طبیعی و کانه ها و زراعت و تجارت آن بهره مند خواهند شد .

ساحل بندر عباس در امتداد جنوب شرقی تا دهانه خور میناب ۴۳ کیلومتر امتداد دارد و این کرانه پست و باتلاقی و در بیشتر نقاط از درختهای جنگلی گورون پوشیده است .

خور میناب و شهر میناب - آب آن شور و طرفین آن باتلاقی و پوشیده از درختهای گورون است . کشتی های محلی می توانند بآن وارد شوند ، این خور بندر شهر میناب محسوب می شود ، و رودخانه میناب بدان می ریزد و شهر میناب در ۲۴ کیلومتری آن واقع است . ناحیه میناب از جانب مشرق به بلوک بشاگرد و از شمال به بلوک رودان و احمدی ، و از مغرب به ناحیه شمیل ، و از جنوب به دریای فارس و موغستان عباسی محدود است . محصول این ناحیه انواع محصولات گرمسیری و گل رازقی و مرکبات و خرما است . از رودخانه میناب بخوبی برای زراعت و باغداری استفاده می شود . هوای میناب گرم و ناسالم است . بندر میناب محل گمرک میناب و در خور میناب واقع است . نوشته اند که بروز گاری در میناب نیل و انگور و نیشکر کشت می شده است ، و تا پنجاه سال پیش ، از آنجا حنا و نیشکر صادر می گشته است . میناب شهر کی است با باغهای

مرکبات و خرماستانها و چند مدرسه . اگر بندر عباس به رونق و اعتبار تجاری باز گردد ، منطقه میناب آبادان خواهد شد . مار کوپولو سیاح و نیز بدان روزگار که این شهر را هرمز بری می نامیده اند بدین شهر آمده و در آنجا اسبان اصیل و نیکو دیده است .

میناب از آنچه از کتابها برمی آید دارای سلسله امراء محلی بوده که بتدریج به جزیره هرمز رفته و بنیان پادشاهی خود را بآن جزیره منتقل کرده اند . شهر میناب در ۹۰ کیلومتری مشرق بندر عباس واقع است و ۶۱ قریه آباد در اطراف آنست .

در ده کیلومتری جنوب شرقی دهانه رودخانه میناب ، دهانه رود خارگون و در ۱۸ کیلومتری آن نقطه آبادی کوهستك قرار دارد . تا ۱۴۸ کیلومتر که تا رأس الکوه کشیده شده و ساحل شرقی تنگه هرمز است ، لنگرگاه محفوظی وجود ندارد . آبادیهائی که در این ساحل قرار دارند و برای جهازات کوچک محلی بندر شناخته می شوند عبارتند از :

کوهستك - کله - زیارت - موغستان - بوند - رام - گبرو - طاهرونی یا تورو - بندر سیریک - بیریز - توجک - سروگان - یونجی . از رأس الکوه خط ساحلی در ۴۰ کیلومتر مسافت به بندر جاسک می رسد که ۱۸۰ کیلومتر میانه جنوب و مشرق زیارت و جزء ناحیه موغستان قرار گرفته است . زمین ساحل پست و باتلاقی است و خورهای متعدد در آن هست که بزرگتر از همه خور حامد است و خور کرگان و خور کلاهی را نیز باید نام برد .

از جاسك، به چاه بهار که خود بندری است بر ساحل مکران، و در کرانه دریای عمان قرار دارد، می‌رسیم. چاه بهار بروز گاران پیشین، آبادان بوده و جاسك و چاه بهار مرکز برای تأسیسات کمپانی تلگراف هند و اروپا بوده است. در کتابهای کهن نوشته‌اند که بر ساحل مکران بندر تیزیاتیس وجود داشته که تا آن زمان که سلیمان سیرافی به سفر چین می‌رفته است نیز آبادان بوده است.^{۳۰}

بحرین : بهشت دریا

در کناره غربی خلیج فارس از خور کویت یا خلیج کاظمه تا شبه جزیره قطر سرزمین پهناوری گسترده شده که طرف شرق آن دریا است و از سه طرف دیگر بیابانهای ریگزار آنرا احاطه کرده است و چون قسمت دریائی آن مرکب از چند جزیره كوچك و بزرگ است، نام مجمع-الجزایر بحرین بر آن نهاده شده .

آنچه از این سرزمین وسیع بیابانی در نزد ساکنان خلیج فارس شناخته است جزیره بحرین مرکز مجمع الجزایر بحرین و جزئی از سرزمین بحرین قدیم است که در دریا واقع است و از بوشهر و بندر لنگه و بندر عباس تا بدانج راه دریائی نسبتاً کوتاهی وجود دارد .

مرکز این جزیره منامه امروز بحرین نام دارد و آن شهری است آباد و پررونق با خیابانهای وسیع و چاههای آب شیرین، و بازارها و مدرسه‌های حرفه‌ئی و مراکز برق و تلفون و وسایل زندگی و تأسیسات نفتی. ایرانیان به تعداد فراوان در این جزیره زندگی می‌کنند، ایرانیان این جزیره و قریه‌های اطراف آن بازمانده ایرانیانی هستند که در ازمنه گذشته، در این جزیره ساکن بوده‌اند و یا برای کسب و کار بدانجا آمد و شد داشته‌اند. از اواخر دوران قاجاریه تا به امروز بر سر حاکمیت بحرین و تعلق آن به ایران، بین کشور ایران و کشور انگلیس اختلاف و گفتگوست. ایرانیان به سبب تاریخ قدیم و پر سابقه این جزیره و سرزمینهای غیر دریائی آن که بر ساحل جنوبی خلیج فارس واقع است و در بیشتر دوره‌های تاریخ با خاک ایران پیوند سیاسی داشته و در قلمرو سیاسی کشور ایران بوده، این جزایر و سرزمین‌ها را متعلق بخود دانسته و جزء کشور ایران بحساب می‌آورند. عرب‌های بومی که بازماندگان عرب‌های جزیره العرب بوده و به شرحی که در فصول پیش دیدیم از جزیره عربستان با ظهور دین اسلام بیرون آمده و باین سرزمین رسیده و در آنجا مانده‌اند، این سرزمین را بجهت پیوستگی خاکی که با شبه جزیره عربستان، در نواحی ساحلی جنوبی خلیج فارس دارد، متعلق به قوم عرب می‌دانند.

حاکم جزیره و خاندان او، که او را شیخ و خاندانش را قبیله شیخ نامند، خود را تحت‌الحمایه دولت انگلیس دانسته و از نیروی دریائی و نظامی انگلستان برای حفظ امارت خود کمک می‌گیرند. دولت انگلیس نخست به بهانه دور کردن دست دزدان

دریائی جو اسم از خلیج فارس و تقشیش کشتی‌ها برای جلوگیری از خرید و فروش برده، و سپس به بهانه حفظ حقوق اتباع انگلیس در جزیره مذکور، و در واقع برای حفظ سرمایه‌های سرمایه‌داران انگلیس در شرکت نفت بحرین، این منطقه را تحت حمایت خود گرفته است و از حکومت امیر دست‌نشانده خود که از میان عرب‌ها برگماشته شده پشتیبانی می‌کند. جزایر بحرین، مهد تمدن باستانی پر دامنه‌ای است که سابقه آن به چهار هزار سال پیش از میلاد مسیح می‌رسد، در نوشته‌های سومری و آشوری و یونانی بنامهای متوکى، تیلوون، دیلوون، تیروس، تیلوس، آرادوس، از آن نام برده شده است. از سه هزار سال پیش از میلاد مسیح جامعه متشکلی در بحرین سکونت داشته‌اند، در کتیبه‌های قدیم آشوری اشاره به این جزیره شده است و از جزیره‌ئی سخن رفته است بنام نی‌دوکی یادیلوون که باستان‌شناسان و تاریخ‌نویسان آنرا جزیره بحرین می‌دانند. نخستین لوحه‌ای که از این جزیره در آن نام برده شده است، از ۲۸۷۲ سال قبل از میلاد مسیح بر جای مانده؛ چنانکه در فصول پیش دیدیم سَنخَرِیب پادشاه آشور این جزیره را تسخیر کرد و شورش مردم این جزیره را فرو نشانید.

پس از فتح بابل بدست کورش بزرگ در پانصدوسی و نه پیش از میلاد، بحرین نیز که تحت تسلط بابل بود بتصرف شاهنشاهی هخامنشی درآمد و چون ایجاد نیروی دریائی و بازرگانی برای شاهنشاهی پارسی هخامنشی ضرورت داشت، جزایر بحرین پایگاه مهم دریائی ایران شد و پس از آمدن اسکندر به ایران و زوال دولت هخامنشی، یکچند دست

ایران از جزایر بحرین کوتاه گردید . در آغاز برقراری شاهنشاهی ساسانی، پادشاه بحرین بنام ساتیران در دژی مستقر شد ، اردشیر به بحرین سپاه فرستاد ، و آن دژ را یکسال در محاصره گرفت، دژ بنصرف سپاه اردشیر در آمد و گنجهای ساتیران را به دربار اردشیر آوردند. سپس، شاپور اول، ولیعهد اردشیر به نیابت سلطنت سرزمینهای بحرین ساحلی و دریائی گمارده شد. نوشته اند که شهری در ساحل بحرین بفرمان اردشیر بنیاد گذاردند که نامش بتن اردشیر بود .

بحرین در تشکیلات اداری دولت ساسانیان ناحیه ئی جزء خاك ایران بوده و ساکنان آن ایرانی بودند و به سه ولایت تقسیم می شد که بطور مستقیم با تیسفون پایتخت شاهنشاهان ساسانی ارتباط می داشت. آن سه ولایت هَگَر و بنیان اردشیر و میش ماهیگ نامیده می شد .

ولایت هَگَر ، بعدها ، در زمان نفوذ و غلبه عربها ، هجر خوانده شد و تا مدت ها این نام بر این ولایت باقی بوده است و امروز جای آنرا الهفوف گرفته است .

بنیاد اردشیر که اینك قطیف خوانده می شود همان ولایتی است که بنا به نوشته سرارنولد ویلسن مؤلف کتاب خلیج فارس ، شاپور ذوالاكتاف با نیروی دریائی خود از آنجا قدم به سرزمین بحرین بزرگ نهاد و عربهای نافرمان را مطیع کرد و شهر هَگَر را بنا گذاشت .

بحرین نام قدیمی ناحیه ئی است که امروز جنوب کویت و مشرق عربستان سعودی و قطر را تشکیل می دهد و در ریگزارهای بادیه تا

فاصله زیادی گسترده می‌یافته، و تابع نفوذ قبایل بوده، بنابراین قسمت غیر ساحلی بحرین بمراتب از قسمت ساحلی و جزایر آن وسیع‌تر بوده است.

نام جزیره میش ماهیگ که بر بحرین نهاده شده بود پس از ساسانیان به اوال تغییر یافته است، نامدها این نام بر جزیره بحرین باقی بود ولی بعد جزیره اوال تغییر نام داد و نام بحرین را بخود گرفت. سفرنامه ناصر خسرو شاعر و حکیم و سیاح ایرانی اولین کتابی است که در آن از بحرین بجای اوال نام برده شده است.

در آغاز قرن ششم بعد از میلاد مسیح، در زمان پادشاهی خسرو انوشیروان ساسانی، نیروی دریائی مهمی در خلیج فارس بوجود آمد که تمام ساحلها و جزیره‌های خلیج را زیر فرمان داشت و سواحل افریقائی یمن و ماداگاسکار و توابع آنها بوسیله مأموران ایرانی اداره می‌شد، و در آن زمان بحرین یکی از ساتراپهای ایران بود و یک سپهبد در آنجا مستقر گشته و پایتخت و مرکز اداره بحرین ساحلی و دریائی شهر دارین نامیده می‌شد که بعد ها شهر خط نام گرفت. این شهر پایگاه مهم دریائی ایران و بندر گاه عبور و لنگر گاه کشتی‌های بازرگانی بود که از راه این جزیره، از ایران عازم سرندیب و افریقا و هندوستان و چین می‌شدند. در آغاز ظهور اسلام، همچنانکه در فصول پیش دیدیم، بحرین نخستین قسمت از خاک ایران بود که بی جنگ و خونریزی قبول دین اسلام کرد و از آن پس نیز، حتی در زمان خلافت ابوبکر و عمر، خلفاء اولیه اسلامی نحوه اداره و فرمانبرداری مردمش موضوع

جنبش و جنگ و ستیز بین ایرانیان و ساکنین عرب زبان آن بوده است .

در نزدیکی قصبه ابوعلی در جنوب غربی بندر منامه قبرستان وسیعی است که تلهای زیادی در آن واقع است و ارتفاع بعضی از این تلها به حدود ده متر می‌رسد . تعدادی از این تپه‌های خاکی را در زمانهای مختلف شکافته‌اند ، و همه آنها از حیث اساس و نقشه با هم شبیه بوده‌اند . در ورودی همه آنها رو به مغرب و ساختمان آنها دو مرتبه و از سنگهای تراش ساخته شده و طبقه زیرین از طبقه بالا پهن‌تر است ، در دو سمت آن‌دالان درازی است با دخمه‌های متعدد رو بمشرق که جسد مردگان را در آن قرار می‌داده‌اند .

گروهی از باستان‌شناسان به استناد روایت هرودوت این گورها را از آن اجداد فنیقی‌ها دانسته‌اند . باستان‌شناسان دیگر این عقیده را رد کرده‌اند ، زیرا در خود شهرهای صور و صیدا ، در سوره کنونی و در ساحل مدیترانه و نقاطی که فنیقی‌ها بدون تردید ، در آن نقاط زندگی کرده و سابقه تمدن داشته‌اند ، آثار چنین قبرهایی دیده نشده است . از اینجهت عقیده بیشتر پژوهندگان بر این است که این دخمه‌ها ، گورهای مردم بومی همین سرزمین بوده ، یعنی مردمی که از سواحل شمالی خلیج فارس مانند بندر لنگه کنونی و بوشهر بدانجا رفت و آمد داشته‌اند . شاید هم مردمی که در درون این گورهای تاریخی خفته‌اند ، مردمی بوده‌اند که مدتی دراز در طول کشمکشهای پنجه‌زار ساله جلگه بین‌النهرین و سواحل خلیج فارس در این سرزمینها ساکن بوده و ازین رفته‌اند .

در اواسط خلافت بنی امیه ، ایرانیان نهضت شدید و پردامنه‌ئی در برابر اعراب ایجاد کردند . علت اصلی این نهضت‌ها آن بود که ایرانیان تن به حکومت عرب‌ها نمی‌دادند و در هر ناحیه از ایران گروهی به مخالفت با خلفا قیام می‌کردند . در بحرین نیز خوارج قیام بزرگ و پردامنه‌ئی کردند و سراز اطاعت خلفا باز زدند .

بسال ۷۲ هجری ابوفدیک خارجی بحرین را از تصرف عمال بنی‌امیه خارج ساخت . در سال ۱۰۵ هجری مسعود ابن ابی زینب عبدی در بحرین بر خلیفه قیام کرد و والی بحرین را مغلوب ساخت و نوزده سال در جزایر بحرین اقتدار داشت و از خلیفه فرمان نمی‌برد . قرمطیان نخست از بحرین بر خلفا قیام کردند و بعد به شبه جزیره عربستان تاختند و ابوطاهر پسر ابوسعید جنابی پیشوای قرمطیان در بحرین ، از مردم بندر گناوه امروزی بود و بنا بقول مورخ و جغرافیا نویس اسلامی یاقوت حموی حصار شهر لحسا در بحرین ساحلی را بنا نمود . زمانی که ناصر خسرو به بحرین سفر کرد ، مردم آن دیار دین قرمطی داشته‌اند ، قرمطیان و باطنیان ایرانی بودند و برای رهایی از حکومت و خلافت عرب قیام کردند .

پس از قرمطیان و «صاحب الزنج» قیام یاران او را باید نام برد که در حقیقت قیام برضد خلیفه بود که بحرین و بصره و دیگر شهرهای اطراف خلیج فارس را برضد خلیفه بشورانید و داعیان و رسولان خود را بشهر هجر در بحرین ساحلی فرستادند و گروهی از مردم بدانها گرویدند و سراز اطاعت خلیفه باز زدند . در خصوص قرمطیان و صاحب الزنج در

فصول گذشته مطالبی بیان گردید.

اتابکان فارس کیش و بحرین و قطیف و لحسا و مضافات را در تصرف خود داشتند. در زمان مغول بحرین در اطاعت فرمانروایان فارس بود و بعد در اطاعت والیان هرمز درآمد. حمدالله مستوفی در کتاب جغرافیای خود بنام نزهة القلوب نوشته است: «درین بحر (یعنی دریای فارس و بحر عمان) آنچه مشهور و از حساب ملک ایران بشمارند مردم قیس و هرمز و بحرین و خوارک ... است.» ابن بطوطه از خلیج فارس گذشته و مردم بحرین را رافضی خوانده و رافضی بودن مردم بحرین دلیل آنست که مردم آن شیعه بوده اند و شیعیان رافضی قیام کنندگان ایران علیه تسلط خلفاء عرب بوده اند. در حکومت آل مظفر در فارس و بروزگار پادشاهان گورکانی، بحرین در تصرف حکام فارس و والیان هرمز بوده است.

در سال ۹۲۹ هجری که پرتغالی ها در آن نواحی گمرک و تأسیسات دریا نوردی و تجاری بوجود آوردند، مردم بحرین بر آنها طغیان کردند و حاکم بحرین در زمان فیروز شاه پسر فرخشاه پادشاه هرمز که از پرتغالیان فرمان می برد، سر از اطاعت امیر هرمز و حکومت پرتغال باززد و معین الدین فالی به امر و دستور الله و ردیخان فرمانروای فارس، در زمان شاه عباس کبیر بحرین را بتصرف درآورد. در این جنگ گرچه خواجه معین الدین کشته شد ولی بحرین از تصرف پرتغالیان بدرآمد. شاه عباس کبیر به تسلط پرتغالیان بر خلیج فارس خاتمه داد و چنانکه در فصول پیشین دیدیم دلاوری و مردانگی سردار

ایرانی، امامقلی خان پسرالله وردیخان، از نو حکومت ایران را در هرمز و خلیج فارس مستقر کرد و بحرین نیز از تسلط پرتغال رهایی یافت. در زمان صفویه از جانب دربار ایران حاکم به جزیره بحرین فرستاده می‌شد. سُویدک سلطان که از طرف شاه صفی به حکومت بحرین گمارده شده بود، شمشیر منسوب به امیر تیمور گورکانی را که در بحرین مانده بود، به دربار شاه صفوی پیش کش کرد.

نادرشاه افشار جزایر خلیج فارس و بحرین را تحت تسلط خود نگاهداشت و در صدد تهیه نیروی دریائی مهمی برآمد اما اجل مهلتش نداد. بروزگار کریم خان زند حاکمان بحرین از فرمان و کیل‌الرعا یا اطاعت می‌کردند.

در زمان فتحعلیشاه قاجار، امام مسقط خود را تابع و خراجگزار و رعیت شاه ایران خواند و بر بعضی جزایر از جمله بحرین حکمران شد. در اواخر دوران سلطنت قاجار، اختلافات سلطان مسقط و حاکمان محلی بحرین و طایفه جواسم که در بحرین قدرتی داشتند و در دریا سیر کشتی‌ها را زیر نظرمی گرفتند و بنام دزدان دریائی جواسم معروف شده بودند، راه مداخله را برای انگلیس‌ها باز کرد.

در سال ۱۲۲۶ شمسی (۱۸۴۷ میلادی) شیخ بحرین عهدنامه‌ئی را در خصوص منع برده فروشی با انگلستان امضاء کرد و از آن به بعد دولت انگلیس به بهانه همین عهدنامه در اوضاع این جزیره‌ها به نظارت و مداخله پرداخت.

با وجود این عهدنامه و با وجود کارشکنی‌های دولت انگلیس و

با وجود اختلافات و مناقشات بین شیوخ خلیج فارس با شیخ بحرین و با وجود ضعف دولت ایران در اواخر دوره قاجار، باز، گاه و بیگاه، جنبش‌هایی از جانب مردم بحرین بر مبنای تمایل به قبول حکومت ایران در آن سرزمین و اینکه بحرین جزء خاک ایران است و نفوذ سیاسی ایران باید در آن سرزمین اعاده شود، در این جزایر بوقوع می‌پیوست، که از طرف شیوخ محلی و با مداخله آشکار دولت انگلیس و با قوای دریائی انگلستان دفع می‌شد.

در سال ۱۲۸۶ هجری دولت ایران بار دیگر بر جزایر بحرین دعوی رسمی کرد و سفیر ایران در لندن مأمور شد که اسناد تعلق بحرین به ایران را به دولت انگلستان ارائه دهد. پس از اطلاع بر این دعوی و این اسناد بود که لرد کلارندن منشی وزارت امور خارجه وقت انگلستان به تاریخ ۲۹ آوریل ۱۸۶۹ به سفیر ایران در لندن نوشت:

« دولت انگلستان این اعتراض را مورد توجه قرار داده است

و اگر دولت ایران حاضر باشد قوای کافی در خلیج فارس برای جلوگیری از دزدی دریائی و سرده فروشی و حفظ نظم نگاهدارد انگلستان از وظیفه پر زحمت و پر خرجی که نگاهداری بحرین است خلاصی خواهد یافت. » و در پایان نامه لرد کلارندن بعنوان وزارت امور خارجه انگلیس صریحاً نوشت که « دولت انگلیس در آینده هر اقدامی که در جزایر بحرین بخواهد در نظر بگیرد، پیش از وقت دولت ایران را آگاه خواهد ساخت. »

به حقیقت این نامه وزارت خارجه انگلیس تأیید حاکمیت و

مالکیت ایران بر جزایر بحرین از طرف دولت انگلستان است که یکباردیگر بوسیله وزارت خارجه آن کشور رسماً اعلام شده است. ولی عملاً امروز انگلستان از حمایت شیوخ تحت الحمایه خود در بحرین چشم پوشیده و روز بروز بردامنه مداخلات و تصرفات ناروای خود در آنجامی افزاید، درحالی که از نظر تاریخ سیاسی ایران، بحرین هرگز از ایران جدا نشده است .

بزرگترین جزیره مجمع الجزایر بحرین ، بحرین یا بانام قدیمتر آن اوال است و حاکم نشین جزیره بحرین است ، جزیره های دیگر مجمع الجزایر بحرین : محرق ، ستره ، بنی صالح ، خصیفه رکا ، کلیف ، ام النعمان ، بوسین ، والحول نام دارند .

کشتی نشینان که اذریای مکران و تنگه هرمز به خلیج فارس درمی آمدند ، از راهی به موازات خط ساحل جنوبی این دریا می گذشتند که به غیر از جزایر بحری جائی آباد و پیرسایه و قابل زیست نداشت . جزیره بحرین با وضع طبیعی دلپذیر و وفور آب و سبزه و نخلستانهای بارور و باغهای مرکبات ، برای آن دسته از دریا نوردان ، مانند بهشتی بود که ناگهان بر کسانی که از دوزخ آب و خاک جزیره العرب و دریای هند نجات یافته بودند ظاهر می شد و آنان را در آغوش سایه و آب و درخت خود می پذیرفت و می نواخت ، دریا نوردان خسته و فرسوده و گرم از دریا ی هند و افریقا ، چون باین جزیره می رسیدند احساس شادی و شغف و آسایش می کردند و از این روی نام آنرا بهشت دریا گذاردند.^{۳۱}

فصل یازدهم

طلای سیاه

چند سال پس از لغو امتیازی که برای بهره‌برداری از معادن ایران، از جمله نفت به بارون جولوس رویتز داده شد و بر اثر مخالفت ایرانیان لغو گردید، یک شرکت انگلیسی بنام هویتز امتیاز اکتشاف معادن ایران را از پادشاه قاجار گرفت. این امتیاز نیز به سبب مخالفت شدید دولتروسیة فسخ شد.

بیش از چند سالی از ابطال امتیازنامه هویتز نگذشته بود که مسیودومرگان باستانشناس فرانسوی که سالها درشوش مشغول کاوش برای کشف آثار باستانی ایران بود، مقاله‌ئی در مجله معادن که بزبان فرانسوی در پاریس انتشار می‌یافت نوشت و راجع بوجود نفت در غرب

و جنوب ایران شرح مفصلی نگاشت. یکتفرارمنی ایرانی بنام کتابچی- خان که در آن موقع متصدی اداره گمرک بود آن مقاله را بخواند و چون درسفر خود به نواحی جنوب و جنوب غربی ایران، آثار بیرونی نفت را نیز در مناطق نفت خیز کنونی دیده بود، بوجود نفت در این قسمت از کشور اطمینانی پیدا کرد. کتابچی خان به پاریس رفت و نظربه سابقه دوستی که با وزیر خارجه انگلیس داشت از او خواست تا سرمایه داران انگلیس را به سرمایه گذاری برای اکتشاف نفت در ایران و بهره برداری از آن تشویق کند. برحسب اتفاق در همان هنگام مردی انگلیسی بنام ویلیام نا کس داری که پسر یک وکیل دادگستری در استرالیا بود، و بعلت خرید سهام معدن طلا ثروتمند شده و از میلیونرهای انگلیسی بشمار می رفت و سری پرسودا و روحی ماجراجو و پرهمت داشت به انگلستان وارد شد، و تشویق وزیر امور خارجه انگلیس در او مؤثر افتاد.

داری نماینده ئی بنام ماریوت باتفاق کتابچی خان ارمنی برای تحصیل امتیاز اکتشاف نفت به ایران فرستاد.

بسبب نیازمندی دولت انگلیس به کشتی های بازرگانی و نظامی سریع السیر، وزارت دریاداری انگلیس درهمین اوان کم کم تصمیم به تبدیل سوخت کشتی های نیروی دریائی سلطنتی از زغال به نفت اتخاذ کرده بود، و از طرف وزارت امور خارجه انگلیس به سر آرتور هاردینگ وزیر مختار انگلیس در ایران دستورهای لازم داده شده بود تا نسبت

به تحصیل امتیاز اکتشاف و بهره برداری نفت برای یکی از اتباع دولت انگلیس بکوشد .

گزارش هیئت اعزامی داری ازوضع نفت مناطق قصر شیرین و شوشتر رضایت بخش بود ، بنابراین نماینده سیاسی وزارت خارجه انگلیس در تهران نیز از هیأت داری پشتیبانی کرد . امتیازنامه بنام ویلیام نا کس داری پس از تدابیری چند که از طرف دوستان وی و مأمورین سیاسی انگلیس بعمل آمد ، بصفه مظفرالدین شاه قاجار رسید . برای آنکه هم چشمی و حسادت دولت روس تحریک نشود ، دولت انگلستان ادعا کرد که در امتیاز گرفتن داری دخالتی نداشته است ، ولی حقیقت اینست که داری با تشویق و دلگرمی و مساعدت دولت انگلیس و اقدامات مأمورین سیاسی آن دولت موفق به اخذ امتیاز گردیده بود ، اما در آن زمان ، نه دولت ایران و شاه قاجار ، و نه خود داری و نه حتی سیاستمداران انگلیس ، هیچ کدام نمی دانستند که روزی خواهد رسید که نفت مانند خون در کالبد انسان در کالبد جهان اهمیت حیاتی بیابد و مبنای همه تحولات اقتصادی و نظامی و صنعتی دنیا گردد . داری هیچوقت با ایران نیامد و تا پایان عمر خود عضو هیئت مدیره شرکت نفت خود بود و بسال ۱۹۱۷ در انگلستان در گذشت .

داری حفارانی را بایران فرستاد و آنها پس از آنکه در چاه سرخ در مرز ایران و عراق نتیجه قابل ملاحظه‌ئی بدست نیاوردند به ماماتین در شمال اهواز و نزدیکی رامهرمز آمدند و چون در ماماتین هم به نفت نرسیدند به مسجد سلیمان آمدند و مشغول بکار حفاری شدند . در اواسط

سال ۱۹۰۸ سرمایه «شرکت سندیکای امتیازات» که همان شرکت دارنده امتیاز اکتشاف داری بود، روبه تحلیل رفت و چاههای مسجد سلیمان هم هنوز به نفت نرسیده بود. رؤسای شرکت تصمیم گرفته بودند که عملیات را متوقف کنند و گویا دستور توقف عملیات هم به رئیس مهندسین خود بنام رینولدز صادر کردند، اما رینولدز این دستور را اجراء نکرد و بکار حفاری ادامه داد.

در تاریخ ۲۶ ماه مه ۱۹۰۸ میلادی مطابق با پنجم خرداد ۱۲۸۷ شمسی متنه حفار چاه مسجد سلیمان آخرین ضربت خود را بصخره‌ئی که روی معدن معروف مسجد سلیمان قرار گرفته بود وارد آورد و نفت از چاه با فشار زیاد فوران کرد. منبع عظیم نفت مسجد سلیمان و آینده درخشان آن سرمایه‌داران و شرکت سندیکای امتیازات را امیدوار ساخت. عمق اولین چاه ۳۶۰ متر و عمق چاه دوم که ده روز پس از چاه اول به نفت رسید ۳۰۷ متر بود و معلوم گشت که قطر ذخیره نفت مسجد سلیمان بالغ بر ۳۰۰ متر است.

کشف این معدن فوراً مشکلات مالی داری و شرکتش را حل کرد و سهام زیادی از شرکت سندیکای امتیازات در انگلستان به فروش رفت. شرکت نفت ایران و انگلیس تشکیل شد و ویلیام ناکس داری نیز به عضویت هیئت مدیره آن شرکت انتخاب گردید.

تا سال ۱۹۱۴ سی حلقه چاه در مسجد سلیمان حفر گردید، و تأسیساتی احداث شد. در سال ۱۹۱۴ مجلس لردهای انگلیس قانونی وضع کرد و بدولت انگلیس اجازه داد که قسمتی از سهام شرکت نفت

ایران و انگلیس را خریداری نماید. بنابراین دولت انگلیس هم با خرید سهام شرکت نفت ایران و انگلیس در نفت ایران سهیم شد. ایرانیان به اعتراض برخاستند، آزادیخواهان و مشروطه طلبان به قرارداد و امتیازنامه داری حمله کردند، در مجلس انگلستان بر ضد سیاست بازرگانی و سودپرستانه دولت انگلیس و اینکه ممکن است امتیازنامه داری نکبت‌ها و مذلّت‌های سیاسی در ایران برای ایرانیان به بار آورد نطق‌هایی ایراد شد. وینستون چرچیل که بعدها نخست وزیر انگلستان گردید و مدتها در این مقام شهرت یافت، در آن زمان وزیر دریاداری بود. وی همواره در مجلس انگلستان از امتیازداری و مداخله و خرید سهام از طرف دولت انگلیس جانبداری می کرد.

متأسفانه به جهت اشتغالات دولت ایران و گرفتاری‌هایی که کشور ما در آن زمان داشت، معایب این امتیاز و اکتشاف مورد توجه واقع نشد و اعتراض آزادیخواهان و مطلعین بجائی نرسید و شرکت نفت ایران و انگلیس بوسعت دامنه عملیات خود پرداخت. در سال ۱۹۱۲ اولین نفتی که از معادن جنوب ایران استخراج شده بود بصورت نفت خام صادر گردید که مقدار آن چهل و سه هزار تن بود. سال بعد این مقدار به ۸۱۰۰۰ تن و در سال ۱۹۱۴ به ۲۷۴۰۰۰ تن رسید.

با آغاز اولین جنگ بین الملل، شرکت نفت ایران و انگلیس دارای معدن بزرگ نفت مسجد سلیمان و خط لوله‌ئی از معدن مزبور تا آبادان و پالایشگاه متناسبی در آبادان بود و میتوانست کمک ارزنده‌ئی به عملیات جنگی انگلستان و متفقین آن بنماید.

ظرفیت پالایشگاه آبادان که قبل از جنگ بین الملل اول سالی ۱۲۰۰۰ تن بود در آخر جنگ بسالی يك ميليون تن رسید . استخراج و صدور نفت هم رو بفزونی گذاشت بطوریکه با وجود آنکه در سال ۱۹۱۴ نفت خام صادر شده، ۲۷۴۰۰۰ تن بود. در سال ۱۹۲۰ به ۱،۳۸۵۰۰۰ تن رسید . کل در آمد دولت ایران از ابتدای استخراج نفت تا سال ۱۹۱۹ عبارت بود از ۱،۳۲۵۰۰۰ لیره در حالیکه در آمد دولت ایران از نفت جنوب در سال ۱۹۲۰-۱۹۱۹ فقط ۷۰،۰۰۰ لیره بود .

پس از جنگ بین الملل اول بین دولت ایران و شرکت نفت اختلافاتی رخ داد و موجب مذاکرات طولانی و آمد و رفت هیئت ها و کارشناسان و خبرگان و حسابداران قسم خورده و استخدام متخصصین و رد و قبول پیشنهادهای مکرر و متعدد گردید . در این گیرودار که این مذاکرات و اقدامات بجائی نمی رسید، شرکت نفت ایران و انگلیس علاوه بر مسجد سلیمان عملیات نفت کاوی را در چند نقطه دیگر ایران نیز شروع کرد ؛ در جزیره قشم بحفر چاه پرداختند و در پشت کوه لرستان و نقاط دیگر مانند بوشهر و خوزستان عملیات اکتشاف نفت با شدت و سرعت از طرف شرکت نفت دنبال می شد . در سال ۱۹۲۸ معدن نفت هفتگل که در ۵۸ کیلومتری جنوب شرقی مسجد سلیمان واقع است کشف گردید . این معدن که قطر سنگ آلوده بنفت آن ۲۷۴ متر و در عمق ششصد متری زیر زمین قرار گرفته است و طول آن ۲۷ کیلومتر و عرض آن نزدیک به پنج کیلومتر است ، یکی از منابع سرشار نفت تشخیص گردید و تا سال ۱۹۳۰ چاههای متعددی در آن منطقه

حفر شد و به استخراج نفت پرداختند. نفت هفت گل با خط اولیه‌ئی که از هفتگل به کوت عبدالله کشیده شد، به خط لوله‌ئی که از مسجد سلیمان بآبادان کشیده شده بود، پیوند یافت و در سال ۱۹۳۰ قریب به یک میلیون تن نفت از این معدن استخراج گردید. در سال ۱۹۲۶ استخراج نفت ۴،۵۵۶،۰۰۰ تن در سال بود در حالیکه در سال ۱۹۳۳ استخراج نفت ایران به ۷،۰۸۷،۰۰۰ تن بالغ گردید. در سال ۱۹۳۰ ظرفیت پالایشگاه آبادان به سالی پنج میلیون تن افزایش یافت. چون دولت ایران نسبت به کمبود عواید خود از نفت جداً اعتراض داشت، اولیای شرکت نفت دوباره بفکر تجدید مذاکره افتادند و در ماه ژوئن سال ۱۹۳۲ بیان شرکت نفت برای سال ۱۹۳۱ منتشر گردید که بر طبق آن سود شرکت نفت در آن سال بواسطه بحران اقتصادی بین‌المللی تقلیل فاحش یافته بود، و دولت ایران که در سالهای ۱۹۱۳ تا ۱۹۲۰ بابت حق امتیاز سالانه ۱،۳۲۵،۵۵۲ لیره دریافت داشته بود در سال ۱۹۳۰ از این بابت ۱،۲۸۸،۰۰۰ لیره دریافت داشته و در سال ۱۹۳۱ حق امتیازش فقط به ۳۰۷،۰۰۰ لیره تقلیل یافته بود. این خبر موجب گفتگوی فراوان بین ایران و شرکت نفت شد و در مجلس ایران اعتراض‌هایی بعمل آمد.

بالاخره در ششم آذر ۱۳۱۱ شمسی مطابق با ۲۷ نوامبر ۱۹۳۲ از طرف دولت ایران امتیازنامه داری لغو گردید و پس از مذاکرات طولانی قرارداد دیگری بنام قرارداد ۱۹۳۳ بین دولت ایران و شرکت نفت ایران و انگلیس امضا شد. پس از قرارداد ۱۹۳۳ که بنظر خبرگان

و سیاستمداران در مقایسه با قرارداد داری زیانهای بیشتری برای ایران داشت و سیاستمداران نفتی شرکت نفت انگلیس باتدبیر و حيله نگذاشته بودند ایران از لغو امتیاز نامه داری برای تأمین منافع خود، چنانکه باید استفاده کند، صنعت نفت ایران توسعه قابل ملاحظه‌ای یافت و میزان استخراج نفت در سال ۱۹۳۴ به ۷,۵۳۷,۰۰۰ تن رسید و در سال ۱۹۴۵ این رقم به ۱۶,۸۳۹,۰۰۰ تن بالغ شد. فرآورده های نفتی در ایران و جهان پخش شد و برای تکمیل آن صنایع قدمهای مؤثری برداشته شد. در کرمانشاه که در ۱۹۲۸ معدن نفت کشف و چاه حفر شده بود، عملیات بهره برداری از چاه نفت شاه و حمل آن با لوله و تلمبه منطقه نفت شاه از کرمانشاه به پالایشگاه کرمانشاه وسعت یافت؛ در کرمانشاه نزدیک رودخانه قره سو پالایشگاهی کوچک به ظرفیت سالی یکصد هزار تن افتتاح گردید؛ در خوزستان معدنی از نفت سفید کشف شد که طول آن قریب بیست و چهار کیلومتر و عرض آن شانزده کیلومتر است؛ در لالی در شمال مسجد سلیمان، معدن نفت دیگری کشف گردید که قطر ذخیره آن ۳۶۵ متر بود؛ در یکصد کیلومتری جنوب شرقی هفت گل و در شمال بهبهان معدن نفتی در ناحیه آغا جاری کشف شد، در بیست و چهار کیلومتری جنوب شرقی آغا جاری در ناحیه ئی موسوم به پازنون معدن نفت دیگری کشف گردید؛ در ۱۹۳۵ در معدن نفت گچساران چاههایی حفر شد و معلوم شد که استعداد نفتی مناطق این معدن فوق العاده است؛ معدن گچساران در عمق ۹۱۴ متری زیر زمین قرار گرفته و طول آن ۳۲ کیلومتر و عرض آن هفت کیلومتر است بطور

خلاصه بین تاریخ امضای قرارداد ۱۹۳۳ و آغاز جنگ دوم جهانی چهارمعدن بزرگ نفت و يك معدن گاز كشف گردید. استخراج محصول هفت گل در سال ۱۹۳۹ به شش میلیون تن در سال رسید. در قسمت پالایشگاه آبادان کارخانه‌های جدید و دستگاه‌های تقطیر و کارخانه اسفالت و کارخانه اسید سولفوریک ساخته شد و ظرفیت پالایشگاه در ۱۹۳۹ بسالی ده میلیون تن رسید، بندرگاه آبادان توسعه یافت، اسکله‌های جدید در باورده و خسروآباد از نواحی آبادان ساخته شد و مخازن متعددی برای انبار کردن محصولات آماده و حاضر گردید، خدمات اجتماعی نسبتاً مفیدی برای کارکنان شرکت نفت در آبادان و مناطق نفت خیز صورت گرفت و مؤسسات بهداشتی و فرهنگی و مدارس و بیمارستانها ساختمان گردید، درآمد دولت ایران هم روبه فزونی گذاشت بطوریکه درآمد دولت در سال ۱۹۳۳ مبلغ ۱،۷۸۵،۰۰۰ لیره و در سال ۱۹۳۹ مبلغ ۳،۳۱۵،۰۰۰ لیره بود.

تردیدی نیست که هجوم ارتش متفقین بایران در شهریور ۱۳۲۰ در درجه اول برای این بود که صنعت نفت ایران برای متفقین حفظ شود. ارزش نفت ایران در جنگ دوم جهانی، اگر بیشتر از پل پیروزی نبود کمتر از آن نیز نبود زیرا جنگ جهانی دوم، نبرد مکانیزه‌ئی بود که عامل اصلی آن نفت بود، و نفت ایران در نبردهای خاور میانه، خاور دور، مدیترانه، روسیه، و آفریقا نقش بزرگی را بعهده داشت و پیروزی متفقین تا حد زیادی مدیون همین نفت ایران بود

پس از جنگ دوم جهانی، صنعت نفت ایران توسعه زیادی پیدا

کرد و استخراج نفت در سال ۱۹۴۶ بالغ بر ۱۹۰۱۹۰۰۰ تن و در سال ۱۹۵۱ بالغ بر ۱۶۰۱۷۷۰۰۰ تن گردید. تا سال ۱۹۵۱ که نفت ایران ملی شد ۲۸۰ چاه نفت در مسجد سلیمان حفر شده بود. در طی جنگ و پس از آن بندر معشور که آبهای آن دارای عمق زیادی است برای آمد و رفت کشتی‌های بزرگ مجهز گردید، و نفت خام از معادن بالوله به بندر معشور فرستاده شد، ظرفیت پالایشگاه آبادان در سال ۱۹۴۷ به هفده میلیون تن بالغ گشت و دو سال بعد به ۲۳۰۲۵۰۰۰۰ تن رسید و در سال ۱۹۵۰ از ۲۴ میلیون تن در سال هم تجاوز کرد. فرآورده‌های نفتی آبادان از بنزین هواپیما تا اسفالت و بنزین و نفت، مرغوب و معروف شد.

در سال ۱۹۵۱ دستگاه عظیم تصفیه موسوم به گاتالیتیک که ساختمان آن چهار سال بطول کشید، بکار افتاد و روغن موتور هم از پالایشگاه آبادان بدست آمد و به بازارها عرضه شد.

در این مدت که از قرارداد ۱۹۳۳ می‌گذشت شرکت نفت ایران و انگلیس منافع سرشاری از منابع نفتی برده و به صاحبان آن مختصر سهمیه‌ئی پرداخته بود که ابداً مورد قبول و رضایت دولت و ملت ایران نبود. ناچار کشمکشها، گفتگوها، آمد و رفت‌ها، تدبیرها، کمیسیونها و سیاست‌ها در این مدت در فعل و انفعال بودند. در مهرماه سال ۱۳۲۶ شمسی مجلس شورای ملی ایران قانونی را تصویب کرد که بر طبق آن دولت مکلف بود در کلیه مواردی که حقوق ملت ایران نسبت به منابع ثروت کشور اعم از منابع زیرزمینی و غیر آن مورد تضییع واقع شده است بخصوص راجع به نفت جنوب مذاکرات و اقدامات لازم را بعمل آورد

و مجلس شورای ملی را از نتیجه آن مطلع سازد. تصویب این قانون نشانه قبول این اصل بود که حقوق ملت ایران نسبت به منابع ثروت مورد تضییع واقع گشته است، این تضییع حقوق مخصوصاً در مورد نفت جنوب بود.

در دوره پانزدهم مجلس شورای ملی قراردادی بنام «قرارداد الحاقی گس گلشائیان» به مجلس شورای ملی پیشنهاد شد که بعلت تشنجات سیاسی سال ۱۳۲۷ شمسی مورد تصویب قرار نگرفت و این پیشنهادهای و مذاکرات طرفین بر قطر پرونده قطوره جرمانه نفت ایران افزود.

وقایع سیاسی سالهای ۱۳۲۶ تا ۱۳۲۸ شمسی غالباً در پرده، برای مقاصد نفتی رخ می داد. سالهای ۱۳۲۹ و ۱۳۳۰ سالهای بحران پر-گفتگوی وقایع سیاسی برای نفت ایران بود و در سال ۱۳۲۹ قانون ملی شدن صنعت نفت به تصویب مجلس شورای ملی رسید. از آن پس اداره امور نفت بعهده ایرانیان واگذار گردید و اختلاف ایران و شرکت سابق نفت ایران و انگلیس بدیوان داوری لاهه ارجاع شد و دولت ایران در این دعوی پیروز گردید. مأمورین دولت انگلیس و شرکت نفت ایران و انگلیس از آبادان اخراج شدند، و پالایشگاه آبادان بتصرف و در اختیار دولت ایران درآمد، مدتی صنعت نفت ایران رونق اولیه را نداشت، خریداران، نفت ایران را نمی خریدند، دولت با مشکلاتی مواجه شد، سالهایی از مداخلات مردم در صنعت نفت، گسترش غرور ملی، جنبه‌های سیاسی و حوادث گوناگون سپری شد. سال ۱۳۳۲ شمسی بین ایران و صاحبان شرکت‌های نفتی جهان که بعنوان کنسرسیوم

خود را طرف قرارداد ایران شناختند قراردادی منعقد شد که معروف به قرارداد ایران با «کنسرسیوم شرکت‌های عامل نفت» است. با آنکه متن این قرارداد منتشر شده و بتصویب مجلس شورای ملی رسیده است هنوز مورد بحث و سنجش دقیق خبرگان نفتی و سیاسی و اقتصادی واقع نشده است.

امروز صنعت نفت ایران در ساحل خلیج فارس تأسیسات عظیم دارد و علاوه بر پالایشگاه آبادان و تأسیسات مسجد سلیمان و هفتگل و آغا جاری و گچساران و کرمانشاه، تأسیسات عظیمی هم در جزیره خارک دایر شده است، که نفت خام را از خوزستان با لوله و از زیر دریا باین جزیره می‌رسانند و کشتی‌های نفت کش غول پیکر در اسکله جزیره خارک پهلو گرفته، و بارگیری می‌کنند. در سواحل خلیج فارس و آبهای فلات قاره و شهرهای ساحلی، اقدامات برای عملیات اکتشافی، مدت‌ها است در جریان است و ظاهراً در مناطق بندرعباس و سواحل لارستان و سواحل مکران منابع عظیمی از نفت کشف شده و برای بهره‌برداری نفت فلات قاره، یعنی نفت موجود در زیر آبهای خلیج فارس قرار - داده‌ائی از طرف شرکت ملی نفت ایران با شرکت‌های خارجی داوطلب منعقد شده و یا بعد از این منعقد خواهد شد. امروز خلیج فارس بسبب وجود نفت، در همه ساحلهای شمالی و جنوبی و در اعماق دریا و در دل زمینهای ساحلی آن اهمیت فوق‌العاده یافته است، بدانگونه که اهمیت بازار مرارید و بازار ابریشم دنیای قدیم را از یاد برده است.

نفت در سواحل جنوبی خلیج فارس

۱. نفت کویت

برای تحصیل امتیاز نفت کویت از ابتدا رقابتی بین شرکت نفت بریتانیا «شرکت سابق نفت ایران و انگلیس» و شرکت نفت خلیج امریکائی در جریان بود. پس از مباحثات و کشمکشها بین این دو شرکت، شرکتی بنام «شرکت نفت کویت» تشکیل دادند و تماماً تقاضای امتیاز از شیخ کویت نمودند. در ۱۹۳۴ میلادی در زمینی به مساحت ۱،۵۵۴،۰۰۰ هکتار به مدت هفتاد و پنج سال و پرداخت ۴۷۰،۰۰۰ روپیه نقد و پرداخت سالانه ۲۵۰،۰۰۰ روپیه (هر روپیه معادل ۱۵ ریال) قراردادی برای اکتشاف و بهره برداری از نفت کویت امضاء شد و شرائط امتیاز بسیار مساعد بود، زیرا شیخ کویت به سهولت چنین قراردادی را قبول می کرد، چون او بر سر زمین بیابانی بی آب و علف و بی حاصلی که در آمدش فقط از راه غواصی و صید مروارید و مختصر درآمدی که از راه ساختن کشتی های بادبانی حاصل می شد بر کویت حکومت می کرد، و مردم کویت در نهایت عسرت زندگی می کردند، نه زراعتی داشتند و نه صنعتی.

حفر اولین چاه شروع شد ولی به نتیجه نرسید و با گسترش عملیات اکتشاف در محل دیگری بنام ترقن یکی از بزرگترین منابع نفتی جهان را بدست آوردند این معدن بشکل يك گلابی در زیر زمین، مساحتی در حدود ۷۷۷۰ هکتار و طول بین ۲۰ تا ۲۴ کیلومتر را فرا گرفته است. صخره نفتی آن در عمق ۱۳۰۰ متر درون زمین و ضخامت آن سیصد متر است، جنس نفت کویت چندان عالی نیست و در حدود دو در صد

گوگرد دارد .

عملیات اکتشافی در تمام مدت جنگ جهانی دوم توسعه یافت و با ملی شدن نفت ایران تولید نفت خام در کویت افزایش یافت ، چنانکه تولید سال ۱۹۴۷ فقط ۲'۱۸۵'۰۰۰ تن بود در حالیکه در سال ۱۹۵۴ رقم تولید سالانه بالغ بر ۴۷'۰۰۰'۰۰۰ تن گردید . در سال ۱۹۵۱ قرارداد جدیدی بین شرکت نفت کویت و شیخ کویت امضاء شد و مدت قرارداد سابق بموجب آن بمدت ۱۷ سال افزوده شد و عایدی کویت بطور فوق العاده بالا رفت . شرکت نفت کویت بندر مجزی در ساحل کویت بساخت که به میناء الاحمدی بنام شیخ متوفی که عاقد قرارداد نفت بود نامگذاری گردید، و این بندر می تواند در آن واحد هشت کشتی نفتکش بزرگ را پهلو دهد و بآن نفت رسانیده بارگیری کنند. با درآمد سرشار کویت از نفت، کویت يك باره دگرگون شده و طی برنامه ده ساله از ۱۹۵۲ تا ۱۹۶۲ مبلغ چهارصد میلیون دلار خرج عمران و آبادانی کویت گردیده است.

۲. نفت بحرین

در سال ۱۹۳۲ اولین چاه در عمق هفتصد متری که از طرف شرکت نفت بحرین که یکی از شرکت های تابعه شرکت نفت استاندارد کالیفورنی امریکائی بود و در کانادا به ثبت رسانیده شده بود، تا تابعیت قانونی انگلیسی داشته باشد در مجمع الجزایر بحرین به نفت رسید. دو سال بعد مقدمات توسعه معدن بحرین و تهیه وسائل صدور نفت فراهم گشت و در سال ۱۹۳۴ چهل هزار تن نفت از بحرین صادر گردید. اکنون سالی در حدود ۲ میلیون تن نفت از این جزیره صادر می شود. در سال ۱۹۳۷ در بحرین پالایشگاه

ساخته شد و نفت تصفیه شده بحرین به بازارهای شرق و غرب سرازیر گردید. ذخائر نفت بحرین در حدود چهل میلیون تن متریک می باشد. نصف سهام شرکت نفت استاندارد کالیفورنی به شرکت نفت تکس امریکایی واگذار گردید. دو شرکت امریکائی مزبور امتیاز نامه‌ئی بمدت نود سال با شیخ بحرین امضاء کردند، و تا سال ۱۹۵۰ در آمد شیخ بحرین از نفت در حدود سالی چهارصد هزار لیره بود. اکنون در آمد شیخ بحرین بر مبنای اصل تنصیف بالغ بر سالی سه میلیون لیره است تا کنون بیش از ۱۱۶ چاه در بحرین حفر شده که از ۸۳ حلقه چاه نفت با فشار گاز فوران کرده است. پالایشگاه نفت بحرین توسعه زیادی پیدا کرده و مقداری از نفت عربستان سعودی را با لوله بدین پالایشگاه می رسانند و در این پالایشگاه تصفیه می کنند و رویمرفته عوائد نفت تنها عایدی مردم بحرین است و زراعت و صید مروارید محدود روزگار گذشته، بتدریج از بین رفته است و برای جمعیت ۱۲۰ هزار نفری بحرین عایدات نفت منشأ تحولات اقتصادی و فرهنگی بزرگی شده است.

۳. نفت منطقه بیطرف

پس از چندین سال اختلاف بین ابن سعود پادشاه عربستان سعودی و شیخ کویت در باره مرز بین دو کشور، دولت انگلستان بعنوان سرپرست و حامی شیخ کویت با ابن سعود وارد مذاکره شد و در سال ۱۹۲۲ سرپرسی کاکس به نمایندگی دولت انگلستان و از طرف شیخ کویت قراردادی با پادشاه کشور عربستان سعودی منعقد ساخت و ناحیه‌ئی بین دو کشور را بنام منطقه بیطرف تعیین کردند که فاصله

بین آن دو باشد . بموجب این قرارداد کشور عربستان سعودی و شیخ کویت هر يك حقوق متساوی در منطقه مزبور داشتند و بر نصف آن تملك جستند . منطقه بی طرف به وسعت قریب به ۵۷۰۰۰۰ هكتار است كه شامل يك پهنه بیابان مسطح و خشك و بی آب و علفی است . در سال ۱۹۴۸ «شرکت امریکائی مستقل نفت کویت» امتیازی تحصیل نمود كه نسبت به نصفه کویتی منطقه بی طرف، حق بهره برداری از منابع نفت از شیخ کویت گرفت، مدت امتیاز شصت سال بود . چند ماه بعد شرکت غربی پاسیفیک مرکب از چند شرکت امریکائی تشکیل گردید و امتیازی برای بهره برداری از نصفه دیگر منطقه بی طرف از پادشاه عربستان سعودی تحصیل کردند . مدت این امتیاز نیز شصت سال ولی شرائط آن سنگینتر بود . اکنون حدود منطقه مكشوفه نفتی $۸ \times ۳/۵$ کیلومتر است . خط لوله ای از معدن وفره به نقطه ئی در کویت بنام المیناء عبدالله در ساحل کشیده شده ، و نفت خام از این بندر صادر می کند . در سال ۱۹۵۴ بالغ بر ۷۵۰۰۰۰ تن از این بندر نفت صادر شد كه محصول منطقه بی طرف بود . شرکت امریکائی غربی پاسیفیک تأسیساتی در منطقه بی طرف ساخته و نفت خام بالوله زیر دریائی از خود منطقه بی طرف بفتكش هامی رساند . قسمت عمده نفت منطقه بی طرف به بازار های امریکا فرستاد می شود . به قرار تخمینی كه زده اند ذخیره منابع نفتی منطقه بی طرف در حدود ۶۸,۳۷۰,۰۰۰ تن متریک می باشد .

۴. نفت قطر

در سال ۱۹۳۵ شیخ قطر امتیازی را امضاء نمود که اسماً بنام شرکت نفت بریتانیا (شرکت سابق نفت ایران و انگلیس) ولی معنأً برای شرکت نفت عراق بود. مدت امتیاز هفتاد و پنج سال بود، در سال ۱۹۳۹ اولین چاه در عمق ۱۶۷۶ متر بنفت رسید و معلوم شد که در شبه جزیره قطر منبع مهمی از نفت وجود دارد. در جنگ جهانی دوم عملیات نفت در قطر متوقف ماند. در سال ۱۹۴۷ حفاری مجدد در محلی بنام دُخان آغاز گشت و در ۱۹۴۹ برای اولین بار نفت قطر صادر گردید. تا کنون حدود ۳۰ چاه در دُخان در قطر حفر شده و کاوشهای جدید ادامه دارد. بر آوردی که برای منابع نفت قطر شده ۲۰۰ الی ۲۷۰ میلیون تن است. درسی و دو کیلومتری جنوب دوحه مرکز امیر نشین قطر در ساحل خلیج فارس نقطه‌ئی موسوم به ام سعید بندرگاه صدور نفت قطراست و از معادن دُخان بآنجالوله کشی شده است. در سال ۱۹۵۰ حق الامتیازی به مبلغ چهارصد هزار لیره به شیخ قطر پرداخت گردید و سال بعد در آمد شیخ به یک میلیون و هفتصد و پنجاه هزار لیره بالغ گردید، اکنون در حدود سالی ۲۰ میلیون لیره عایدی شیخ قطر از عوائد نفت است.

قسمتی از این عوائد را شیخ صرف مصارف شخصی و خانواده اش می کند. از بركت عوائد نفت، دُخان و ام سعید و دوحه سرعت رو بترقی و دارای برق و آب و خانه‌های جدید و کوچه و خیابان شده و مردم به رفق و ثوائی رسیده، کسب و کاریافته‌اند. محصول نفت

قطر در ابتدا سالانه بالغ بر حدود ۳۲۹۷۰۰ تن و در سال ۱۹۵۴ ۴،۶۵۰،۰۰۰ تن و اکنون بالغ بر ۹ میلیون تن در سال است. شرکتی که نفت قطر را استخراج می کند یکی از شرکت های تابعه انگلیسی نفت عراق و موسوم به «شرکت توسعه نفت قطر» است که تمام سهام آن متعلق به شرکت انگلیسی نفت عراق است. در سال ۱۹۵۲ شرکت شل داوطلب امتیاز نفت فلات قاره قطر شد و امتیازی به مدت ۷۵ سال گرفت، مساحت این امتیاز قریب دو میلیون و نیم هکتار در زیر دریا است و در موقع امضاء امتیاز ۲۶۰،۰۰۰ لیره به شیخ قطر پرداخته اند. عملیات شرکت شل ادامه دارد و پس از استخراج نفت، نصف درآمد را بعنوان حق الامتیاز به شیخ خواهند پرداخت.

اکنون که به اجمال از نفت خلیج و سابقه بسیار مختصر تاریخ آن در سواحل ایران آگاه شدیم، شایسته است دگرگونی اجتماعی و اقتصادی مردم خلیج فارس و ساحل نشینان این دریا را از زمان پیدایش صناعت نفت تا اکنون مورد ملاحظه و پژوهش قرار دهیم.

استخراج نفت و صدور آن از راه خلیج فارس سبب شده است که در مدت نیم قرن دگرگونی عظیمی در کرانه های خلیج فارس رخ دهد، و بجای اقتصادی که بر اساس تولید خرما و ماهیگیری و بازرگانی دریائی محلی استوار بود، اقتصاد صنعتی قرن بیستم با همه مظاهرش، بطور ناگهانی در این منطقه از جهان ظهور کند. این تغییر ناگهانی، بدون این که فرصتی یابد تا يك مرحله انتقالی را طی کند، اوضاع و احوال

جدیدی را در کرانه‌های خلیج و استانهای جنوبی ایران بوجود آورده و نظام قدیم را در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس به یکباره بهم زده است.

لازمه تولید و صدور نفت، ایجاد مراکز بزرگ تجمع جمعیت و احتیاج فراوان به عامل کار دارد، لذا از همان روزهای نخستین شروع فعالیت‌های نفتی، در نقاط مختلف خلیج فارس گرایشی در همه کشاورزان و کارگران و پیشه‌وران ایرانی که در خوزستان و فارس و حتی مکران و بلوچستان ساکن بودند بسوی مراکز تجمع جدید بوجود آمد، و مهاجرت بسوی سواحل خلیج فارس که دارای تأسیسات نفتی شده بود مانند آبادان و مسجد سلیمان در ایران و قطر و کویت و بحرین و ابوظبی در ساحل جنوبی خلیج فارس آغاز گردید.

این شهرهای نفتی و شهرهای نزدیک بآنها که حواصیل شهرهای نفتی را تأمین می‌کردند، مردم سایر شهرهای ساحلی را بسوی خود کشیدند. وسعت و آبادانی شهر آبادان که امروز ۲۸۰ هزار جمعیت دارد و همچنین جنب و جوش شهرهای مسجد سلیمان و آغا جاری و گچساران، و شهرهای نواحی نفت خیز قطر و کویت و بحرین و ابوظبی و سایر شهرهای نفتی خلیج فارس بعلت صنعت نفت است. این شهرنشینی جدید که مردم آن غالباً از روستاها و ایلات آمده بودند، ظرف مدتی کوتاه در محیط یک شهر صنعتی غول پیکر و پر جمعیت صورت تازه‌ئی بخود گرفت و مردم آن زندگی تازه‌ئی آغاز کردند، قوه جذب شهرهای نفتی حتی تجمع مردم را در حاشیه شهرهای نفتی زیاد کرد. کارگرانی که باین شهرها

می آمدند، جوان بودند و بآسانی دست از آداب و عادات و محیط زندگی سابق خود برمی داشتند و در دریای تربیت صنعتی مادی جدید غوطه می خوردند، برخی به زاد و بوم خود، گاه و بیگاه، برمی گشتند و از حاصل اندوخته کار خود در شهرهای نفتی، چیزی برای خود و کسان خود می بردند و در شهر و روستای خود خرج می کردند. زیان این مردم آن بود که خانواده آنها که چشم براه اندوخته فرزندان خود بودند، مردمی بیکاره بار آیند و آنچنانکه امروز در روستاهای لارستان و بوشهر و بندرعباس و مکران مرسوم است، پدران و مادران و برادران و کسان کارگر شرکت نفت در انتظارند که از شهر نفتی شمال یا جنوب خلیج فارس برای آنها حوالهئی برسد و لباسی فراهم آید، یا فرزندان شان باز گردند و خانه شان را تعمیر کنند، یا وامی را که دارند بپردازند، از این رو خود به کار و فعالیت دست نمی زنند و در نتیجه یک نوع کم کاری و نومیدی و بی تدبیری و مفتخوارگی در جامعه روستائی این قسمت از ساحل رسوخ کرده است.

آندسته که در شهرهای صنعتی نفتی ماندند و به روستای خود برگشتند، در جامعه غول آسای جدید حل شدند، و دیگر برای خود و خانواده خود و سنن و آداب اجتماعی روستای خود قدر و قیمتی قائل نیستند، و آنها را از یاد برده اند و چون پول نسبتاً خوب به دست می آورند، به هرزگی و اتلاف وقت و پول و مهملی و خوشگذرانی می پردازند و زیانهای این دسته از مردم نیز برای اجتماع کم از دسته

اول نیست.

از اینها که بگذریم روستاها از کشاورزان با تجربه و دلسوز خالی شده، شهرهای ساحلی به کم جمعیتی گرائیده، و عیوب اخلاقی و اجتماعی زندگی صنعتی و ماشینی در شهرهای کوچک رواج پیدا کرده است.

بدینسان تحولات اقتصادی که بر اثر پیدایش صنعت نفت و توسعه آن در خلیج فارس بوجود آمده است، ترکیب اجتماعی و طرز زندگی مردم قسمتی از جنوب کشور ما و شیخ نشینهای خلیج فارس را بهم زده است.

بیش از ۵۵ سال از استخراج نفت از چاههای خوزستان بوسیله مأمورین داری نمی گذرد ولی باندازه قرنهای بلکه هزارها سال آثار صنعت نفت و خوب و بد آن در اقتصاد و فرهنگ و حکومت و آداب و اخلاق پنجاه ساله جامعه ما روی داده است.

شرکت های بزرگ اروپائی و امریکائی برای بهره برداری از منابع نفتی کشورهای ایران و عراق و کویت و شیخ نشینهای خلیج فارس مانند بحرین و قطر و دوی و ابوظبی و مسقط پیوسته در حال جنگ و آشتی و گفتگو و تدبیر و تبلیغ و خدعه و حيله و پیشرفت و عقب نشینی اند، بطوریکه این عقیده در بین مردم پیدا شده است که همه چیز با جنگ نفت ارتباط دارد، هر چه بشود از وجود نفت و هر چه نشود از وجود نفت است. از صنعت نفت صد ها صنعت دیگر بوجود آمده، نفت و فرآورده های آن در همه شئون زندگی بشر راه یافته است، اگر بی نان توان زیست

بی نفت نتوان زیست .

کشمکشی پایان ناپذیر و غم انگیز ، بین صاحبان سرزمینهای نفتی و برندگان آن از نیمه اول قرن بیستم در گرفته است ، خدای داند که این ستیزه کی پایان پذیرد .

قراردادهائی از مجالس قانون گذاری کشورهای نفت خیز گذشته و بر سر اجراء آن گفتگوها بمیان آمده است و ماجراها پر خاسته و جنگها در گرفته ولی نفت ، همچنان بکارخانه ها و بازارهای بزرگ دنیا سرازیر است .

راست است که مقداری از ظواهر زندگی در کشورهای نفتی ، از قبیل شهرسازی ، استفاده از وسائل بهداشتی و فرهنگی و مانند آنها با عوائد نفتی این کشورها تأمین شده ، ولی بحقیقت صنعت نفت عامل اصلی انحطاط سنت های زندگی اجتماعی و ایجاد فقر و بیکاری و نومیدی در گوشه های از کشورهای نفتی و فساد جامعه ممالک مشرق زمین شده است .

محصول نفت ایران در سال ۱۹۶۰ قریب به پنجاه میلیون تن و در سال ۱۹۶۴ قریب به ۷۵ میلیون تن بوده است ، اکنون در بسیاری از نقاط جنوبی کشور مخصوصاً خلیج فارس و جزایر آن بوجود منابع نفتی بزرگی پی برده اند و چاههای آزمایشی زیادی حفر شده ، در آبهای دریای نیز عملیات اکتشافی ادامه دارد و شرکت های اروپائی و امریکائی به فعالیت و جستجو و حفر چاه در درون زمین و دریا مشغولند . بر طبق قوانین بین المللی تا حدود معینی از دریاها ، منابع زیر دریا متعلق به

کشوری است که آن دریا را دربردارد، این منطقه را فلات قاره گویند. نفت فلات قاره ایران از طرف شرکت ملی نفت ایران در معرض فروش گذاشته شده و در این باره قراردادهائی با شرکت های خارجی امضاء گردیده است.^{۳۲}

فصل دوازدهم

و ماهی ساردین که ازیٹالیا در قوطی
حلبی به ایران آرند ، و هریک قوطی
دو هزار (دوریال) فروشند و هریک
قوطی محتوی دوازده دانه است و گنج-
خواران مملکت با رغبت و میلان ، آن
ارمغان میلان را خورند ، درد ریای این
جزیره فراوان ورنجبران وطن ما را
بسہولت و ارزانی و فراوانی عاید شود ،
در اینجا آنرا ممغ گویند و معاش سکنه
اینجا از همین ممغ است .

از کتاب پندرعباس و خلیج فارس تألیف محمد علی
سدیدالسلطنہ .

نعمت‌های دریا

از دریا نعمت‌های بی شمار برخیزد و آدمی هرچه بیشتر بخطر
کمبود مواد غذایی در آینده بیندیشد، بیشتر بسوی دریا متوجه خواهد
شد، زیرا دریا منبع بی‌انتهایی از ماهیان، جانوران و گیاهان و ذرات
مواد غذایی در خود دارد، که می‌تواند گنجینهٔ پربرکتی برای بشر
باشد .

در دامن مادری چنین خروشنده و خشمناک و پریہاغو، ماهیان
لذیذ، مواد گرانبها و گوہرهای گران قیمت برای ساکنین خشکی
بدست می‌آید. اگر به درستی بنگریم، مهر و لطف این مادر از قہر و
غضبش بیشتر است .

در خلیج فارس نعمت‌های شناخته و ناشناخته بسیار نهفته است و هر گوشه‌ئی از آن را گنجی است. در مسافت کمی که بین بندر بوشهر و بندر لنگه محدود است، بیش از صد نوع ماهی لذیذ به فراوانی و بسیاری در دل آبها، جای دارد که هر کدام از آنها را طعم و مزه و لطافت خاص خویش است. کمتر دریائی را در روی زمین می‌توان یافت که به فراوانی و بسیاری و گونا گونی مانند خلیج فارس ماهی و جانوران دریائی داشته باشد. کمی عمق، گرمی آب، اعتدال هوای بیرون، جنس خاک، ساحل و صخره‌های این خلیج، محل مناسبی برای پناهگاه ماهیان دریاهای دور و نشوونمای آنها و کثرت و تنوع وزاد و ولدشان بوجود آورده است. در کناره جزیره قشم، کشتی‌ها بر لایه‌هایی از یکنوع ماهی گران قیمت دریائی بنام میگو حرکت می‌کنند و توره‌های بزرگ کشتی‌های ماهیگیری به عمق ۱۰ تا ۱۵ متر در درون دیواره بهم پیوسته‌ئی از این ماهیان فرومی‌رود و چون تور را از آب برمی‌کشند، هزاران هزار، بی حساب و غیر قابل شمارش، میگوی درشت و لذیذ از دریا برمی‌آورند و برای فروش به کشورهای اروپائی و امریکا و ژاپون می‌برند.

از روزی که بشر مروارید را شناخته است، مرواریدهای خلیج فارس شهرت و جذابیت خاص داشته است. بنادر بزرگ قدیم خلیج فارس و جزایر آن بازار مروارید دنیای قدیم مشرق زمین بوده است. صدف و مرجان و خاک سرخ و معادن نمک خلیج فارس از روزگاران پیش معروف بوده و از زمان صفویه به اروپا برده می‌شده،

همین امروز نیز کشتی‌ها بر کناره جزیره هرمز پهلو می گیرند و نمک و خاک سرخ را با طلا می‌خرند و می‌برند .

معادن گوناگون آهن و گوگرد و سرب و منگنز در دل دریا ، در ساحل ، و در خاک جزیره ها ، کم نیست ، بدانگونه که شاید غنی‌ترین مناطق کانی ایران را خلیج فارس تشکیل می‌دهد . نفت و مواد نفتی از کانه‌ای عظیم و پرسود این دریا است که در فصل دیگر از آن گفتگو کردیم .

مروارید

بهترین و بارورترین ثروت خلیج فارس ، تاسی چهل سال پیش مروارید بود ، و امروز که صنعت نفت در خلیج فارس رونق گرفته و نفت بهمه بازارهای نفتی جهان سرازیر است ، از رونق بازار مروارید کاسته شده . گذشته از آنکه اکنون نفت مهمترین منبع ثروت خلیج است ، مروارید خلیج بسبب کشت مروارید مصنوعی ارزش و اعتبار قدیمی خود را از دست داده است .

بهترین مروارید های خلیج فارس را در هیارات جزیره کیش و بنادر شیب کوه و در اطراف جزیره خارك و مجمع‌الجزایر بحرین بدست می‌آوردند . هیارات جمع هیره است و هیره برآمدگی ای است در درون دریا که آب اطراف آن عمیق است . برآمدگی خاکی زیر دریا خطر برخورد را برای کشتی‌ها بوجو دمی آورد . چون در اطراف این نقاط مروارید بهتر و بیشتر درست می‌شود محل صید مروارید در دریا راهیره و هیارات گویند . مروارید ایران به تشخیص خبرگان و مروارید-

شناسان و گوهریان دنیای قدیم، از مرواریدهای اندونزی و سیلان و خلیج مکزیک درشت تر و درخشانتر و گرانباتر بوده است .

از جزیرهٔ سلامه که در نزدیکی رأس الجبال در خلیج فارس واقع است تا بندر کویت محل صید مروارید که آنرا مغاص می گفته‌اند ، بوده . در سواحل ایران و عمان، غوص مروارید از واسط پائیز شروع می شده و در واسط زمستان پایان می گرفته . در زمانی که مروارید را خریداران زیاد بود، غواصان ایرانی پس از پایان گرفتن موسم غوص در خلیج فارس ، به دریای سرخ می شتافتند و در هیارات آن دیار صید مروارید می کردند .

بازرگانان مروارید را طواش می گفتند و برای آنکه میزان صید مروارید و عوایدی را که غواصان و طواشان از این نعمت گوهرین دریا می بردند باز نمائیم به ذکر آماری از دوران گذشتهٔ نزدیک، فقط در بندر لنگه می پردازیم .

بر طبق آمار گمر کی ادارهٔ گمرک بندر لنگه مرواریدی که از بندر مزبور در مدت چهار سال بخارج صادر شده است اینگونه بوده است: در سال ۱۲۹۷ شمسی به هندوستان ۵۶۵ هزار روپیه انگلیسی یعنی يك میلیون و یکصد و سیزده هزار تومان، در همان سال به عمان هشت هزار روپیه یعنی شانزده هزار تومان و جمع آنها ۵۷۳ هزار روپیه یعنی يك میلیون صد و چهل و سه هزار تومان .

در سال ۱۲۹۸ شمسی به هندوستان و عمان ۲۸۰۰۰۰ روپیه یعنی

۵۶۰ هزار تومان .

در سال ۱۲۹۹ شمسی ۲۰۲۱۹۰۵۰۰ روپیه یعنی چهار میلیون تومان به هندوستان و عراق صادر شده است .

در سال ۱۳۰۰ شمسی ۱۷۱۰۵۱۰ روپیه یعنی سیصد و چهل و سه هزار تومان به هندو انگلیس و فرانسه صادر شده است .

باید در نظر گرفت که مقادیر زیادی مروارید بدون پرداخت گمرک و بطور قاچاق از بندر لنگه بخارج صادر می شده و مقادیری هم به بازارهای داخلی کشور فرستاده می شده که در دفاتر اداره گمرک و آمارهای رسمی آن ثبت نمی شده است .

کسی که به دریا فرو می رفته تا صدف مروارید را جمع کند او را غیص و آنکه در کنار کشتی می ایستاده تا دو رشته بندی که بردست و پای غیص بسته شده بود دردست نگهدارد و چون غیص آنرا تکان دهد او را از آب بر کشد، سیب نام داشته است .

اسباب غواصی عبارت بوده است از دو رشته بند که يك رشته آن به گلوله پاره ئی از سرب سنگین بسته بوده و آنرا به پای غیص می بسته اند و رشته دیگر را غیص دردست خود می گرفته و بدرون دریا فرو می رفته است، سنگینی وزنه او را به ته دریای برده، چون به ته دریای رسیده، آن وزنه را می گشوده، و خود با دردست داشتن بند دوم، با کشتی که از آن فرود آمده، ارتباط داشته است. هنگامی که دیگر نفس او بتنگی می افتاده، رشته را تکان می داده و مراقبین را آگاه می کرده است تا او را با هر مقدار صدفی که جمع کرده بود به بالا بکشند. صدفها مانند بوته هائی بر ته دریا و بر روی تخته سنگهای درون آب چسبیده اند و غیص

باید باشتاب و چالاکی و بصیرت صدفهای بارور را از میان همه برگزیند و با کاردی که در دست دارد آنها را از ته دریا یا تخته سنگها جدا سازد .

غیص بر بینی خود آلت کوچکی از جنس شاخ که آنرا قیدیا فطام می گفته اند می زده تا آب به درون بینی او نرود . بردست غیص انگشت بندی بوده که از چرم ساخته می شده و او آنرا بر انگشتان خود می پوشانیده است تا چون دستکش انگشتان او را در موقع بریدن صدف حفظ کند . ظرف مشبکی را که غیص بر گردن خود می آویخته و بدریا فرو می رفته و صدفها را درون آن می ریخته است دین می گفته اند .

مروارید در بنادر طاهری - بستانو - شیو - مقام - نخیلو - جزه مکاحیل - چپرو - طاحونه - چارک - حسینه - مغو - دوان - بستانه - لنگه و در جزیره شیخ شعیب که امروز لاوان نام دارد و جزیره هنگام - جزیره کیش جزیره فرور - جزیره قشم - جزیره سوری - جزیره خارک و در آبهای جزایر بحرین صید می شده است . در کناره های جزیره سوری در روزگار صید مروارید ، ماهی وحشتناک و درنده ئی وجود داشته که بومیان آنرا اُمعلیمو می نامیده اند و غواصان در موقع صید مروارید از آن ماهی ترسناک بوده اند و با خود خنجری برنده به درون آب می برده اند تا اگر گرفتار حمله آن شوند ، بتوانند از خود دفاع کنند . همچنین غواصان خلیج فارس گرفتار جانوران دیگری می شدند که آنها را دجابه و رمای و جرجور می نامیدند . انواع اینگونه

ماهیان امروز هم در خلیج فارس وجود دارند، دجاجة ماهی خارداری است که چون با فلس های گشاده شنا کنند مانند مرغ خانگی نماید و بسیار خطرناک است. رمای بطرف شکار خود تیری از فلس رها کند و چون شکار خود را با تیر باران فلس مجروح نماید بسوی او شتافته شکار خسته و فرسوده و مسموم خود را از پا در آورد. باید اشاره کرد که امروز مروارید مصنوعی بازار مروارید و اصطلاحات و لغت ها و آداب و سنن آنرا تا حد زیادی در خلیج فارس متروک ساخته است.

نعمت های دیگر دریای فارس عبارتند از :

نمک

که در بندرهای چارک و بستانه و جاسک و چاه بهار و هرمز و بندرعباس و قشم و خمیر وجود دارد. کشور ژاپون هر سال دو میلیون تن نمک مورد احتیاج خود را از عدن و هندوستان فراهم می کند. نمک خلیج فارس در خوبی و شفافی و ارزانی و نزدیک بودن کانهابه مراکز حمل و نقل دریائی کم نظیر است. معدن نمک چاه بهار بیش از ۳۰۰ متر از دریا بندور نیست. تا ورنیه سیاح فرانسوی در سفرنامه خود نوشته است که هلندیها در سیصد سال پیش از هرمز نمک می برده اند. اگر بخوبی استفاده شود، بهره برداری از نمک خلیج فارس ثروت عمده ای برای کشور فراهم خواهد ساخت.

خاک سرخ

خاک سرخ نوعی از اکسید آهن طبیعی است که در جزیره هرمز و قشم و بوموسی و لارک بمقدار زیاد و تمام ناشدنی وجود دارد. خاک

سرخ ، مصارف صنعتی عمده در صنایع دنیا دارد و همه ساله دهها هزار تن خاک سرخ از جزیره هرمز بخارج از کشور برده می شود .

گوگرد و زرنیخ

کانهای گوگرد و زرنیخ بیشتر در بنادر چارک و بیستانه و جاسک و چاه - بهار و اطراف بندر لنگه وجود دارد. اگر براساسی درست، دست بکار بهره برداری زندهودر بازارهای عمده دنیا ، بازاریابی برای فروش آن نمایند، رقم بزرگی از صادرات کشور ما را در بر خواهد گرفت

معادن مس - آهن - سرب - قلع - کالر - منگنز - کرمیت زاج - سلنیوم هم در ته دریاو هم در خاک ساحل و در کوههای کرانه و در پوسته جزیره ها، فراوان است . افسوس که نبودن تدبیر و دلسوزی و همت و علم و کار ، نعمت دریا و ثروت بیکران خلیج فارس را تا به امروز بی استفاده گذاشته است .

برخی جزیره های غیر مسکون کوچک در فصل زمستان بسبب اعتدال هوا محل اجتماع ولانه مرغان دریائی می شوند که از دریا های دور دست و خشکی های کرانه بدانجامی آیند تا زمستان را بسر ببرند. از پرو فضولات آنها ، بعمق چند متر کودهای پر زور زراعتی برخاک جزیره انباشته شده. همین يك مورد كوچك كه بحساب نمی آید، ثروتی همه ساله و راه فایده دایمی برای ساکنین محلی می تواند بود .

خرما - لیمو - سبزیجات - مرکبات - موز - انبه و محصولات مناطق گرمسیر به وفور در این منطقه بدست می آید . قابلیت خاک و استعداد آب و هوای کرانه های خوزستان و فارس و مکران بحدی

است که همه این ثروتها بآسانی وبازحمت و خرج کم بدست می آید.

ماهی

خلیج فارس خانه ماهی، پناهگاه ماهی و پرورشگاه ماهی است. اگر دقایقی چند دریکی از جزایر خلیج فارس مانند هرمز و قشم، برکناره دریا، ماهیگیران را تماشا کنیم که شامگاه تور خود را از دریا می کشند، از فراوانی و گونا گونی ماهی ها، درشگفت می مانیم؛ يك تور ماهیگیری که شامگاه به بازوی دو مرد از دریا کشیده می- شود، مانند يك نمایشگاه است که انواع ماهیان خردو درشت رادر آن جمع آوری کرده باشند، برخی چنان لطیف و زیبا و پرناز و کرشمه و آرام و خوش رنگ اند که آدمی رادل برزیبائی و لطافت آنان از شوق به طپش می آید و آرزو می کند که آنها را بدریا بازپس افکند، بعضی از آن ماهیان چنان زشت و کریه و خشنماک و درنده و نیش دراز، سیاه رنگ و مهیب و تیز دندان هستند، و چشمان نافذ و سرهای بزرگ دارند و جست و خیزهای ترس آور می کنند که آدمی از دیدن آنها بهراس می افتد. ماهیان در بندرها و جزیره ها و آبادیهای خلیج فارس نامهای مختلف دارند و آنچه معروف است ماهیان بندر بوشهر و بندر لنگه و بندر عباس و هرمز و قشم است که تقریباً ماهیان بومی و اصل خلیج فارس هستند. نام کوسه ماهی شنیده ایم و داستانهای از زورمندی و درندگی این جانور تیز- دندان را خوانده ایم. ماهیانی که تقریباً درهمه جای خلیج فارس وجود دارند چنین نامیده می شوند :

کولی ماهی یا ماهی کر که طول آن تا پانزده متر

می‌رسد، وزنش زیاد و روغن آنرا برای مصارف صنعتی بکار می‌برند و گوشت آن خوراکی است.

انواع میگوها و لاک پشت‌ها و خرچنگ‌های بزرگ و کوچک دریائی که گوشت آنها در ایران طالبی ندارد ولی بسیاری از خار جیان می‌پسندند.

ماهی حَشیَنَه و ماهی مُمَغ که بمصرف تهیه ساردین می‌رسد و ماهی‌های حلوا و راشکو - شیر ماهی و گراف و خیار و سنگسرو غباد و سباح و شتوت و کوشک و دختر ناخدا و صافی و شوریده که در اطراف بوشهر و لنگه فراوان است و ماهی تن و شورت و کرو و بمبک و خارو و متوتا که در اطراف بندر عباس به فراوانی وجود دارد. در اطراف جزیره هرمز بالان نیز دیده می‌شود. برای آنکه تنوع ماهیان خلیج و فراوانی انواع آن را دریابیم بذکر تعدادی از ماهیانی که در آبهای اطراف جزیره قشم زندگی می‌کنند اکتفاء می‌کنیم. نام بومی ماهیان آبهای جزیره قشم بدینگونه است: خَنُو - سنگسر - جَش - شَعْبِیْنی - جُولان - کُرفَه - اَنفَلوس - بیاَه - سُرَخُو - گَر - صافی - کُل خَرک - کَر - بَطَحَه - پُل غار - کُروس دریا - نازدان - مَتَتول - هامیور - قَلال - جَرادَه - لَزاک - راهیر - سَهَار - کاهو - پالوا - گَلو - کَرک - پَر - شِیک - کولی - کرا بو - شنکو - سَکَه - سَمَشک - حلوا سفید - شورت - مرون - کَر - راشکو - کُروسک - کار کپ - گاریز - یَنَم - زردم - موش دندان - سَغ ماهی - قباط - هووو - بولو - شیر ماهی - تیان - مِلّاس - نایت - کَندر اشکن - گیدر - حَشینَه - دَسمالو

گَر-چغو- کَر اغو- حلو اسياه- پتد- متوتا- مومغ- گرغ- روزی- پراوو
 کدر- سکشن- گاچم- جهرو- مستو- تیر- کلکو- خرگو- گولو
 پهنغ- لوچی- گر گرو- پرتیز- سنگو تارو- سنگو کوهی- سنگو- شیو
 سنگو گوری- سنگو بابا کمال- میگ

اکنون در بند عباس يك کارخانه تهیه کنسرو ماهی است که مقدار کمی از ماهی ممغ وحشینه و تن را بصورت کنسرو و ساردین در آورده و به بازار شهرهای داخلی ایران می فرستند. چندی کشتی های پاکستانی و ژاپونی و اروپائی با شرکت ایرانیان و سازمان برنامه ایران در این دریا به ماهیگیری پرداخته اند ولی این دریا را شایستگی آن است که ده ها کشتی بزرگ و کوچک مجهز به آخرین وسایل و تجهیزات و کارخانه ها و سردخانه ها که در ساحل بکارافتد، بکار پردازند و ماهیگیری نمایند. با این کار، هم قوت و غذای مردم کشور به فراوانی و ارزانی تهیه می شود هم ساکنین ساحل بکاری پرداخته، از بیکاری نجات می یابند و هم بر ثروت و عایدات کشور رقم هنگفتی افزوده می شود.^{۲۳}

جهازات باد پیما

نزد بومیان خلیج فارس کشتی رانی شکل تکامل یافته‌ئی ندارد . انواعی از کشتی‌های بادبانی قدیم وجود دارد که امروز هم کم و بیش با شکل و هیئت و ادوات و آلات و ابزار دیرین خود در این دریا آمد و رفت می‌کنند، و مسافری را از بندری به بندر دیگر و کالائی را از این سوی اقیانوس هند بدان سوی آن می‌رسانند. هم‌اکنون در بندر کنگ نک نزدیک بندر لنگه و بندر جاسک در ساحل دریای عمان ، دریا نوردان بومی خلیج فارس با کشتی‌های بادبانی که چندان تفاوتی نسبت به روزگاران گذشته نکرده است به سفرهای دور دست دریائی ، به مقصد افریقا و هندوستان می‌روند و سالیانی را در دریاها و کناره‌ها و جزیره‌های گذرانند

و چون به وطن باز می گردند، فرزندان از آنها مرده و یا همسرشان برای آنان فرزندی زائیده است که بر ساحل دریا انتظار پدر می کشد، و او را در حمل کالاهای سبک وزن یاری و مددکاری می کند.

چنین کشتی‌هایی را دریا نوردان خلیج فارس بطور کلی جهاز و جمع آنها را جهازات نامند. جهازاتی که امروز در خلیج فارس مورد استفاده ملوانان دریائی و دریا نوردان بومی است، بچند دسته و شکل تقسیم می شوند و در این فصل وصف مختصری از آنها می کنیم تا با چگونگی شکل و کار این جهازات آشنا شویم:

۱- دسته قایق‌های نجات ، جهازات کوچک و تقریبی:

هوری

کوچکترین نوع قایق است که اریک تنه درخت مجوف بدون آنکه میخی در آن بکار برده شود، می سازند، قسمت زیرین آن که بر روی آب می لغزد مسطح است، جلو و عقب آن مانند بلم است و کم و بیش وسیله حمل و نقل کنار ساحل است، روی شن و گل ولای ساحلی وقتی که عمق آب کم شود براحتی می لغزد و در گل می نشیند و سر نشینان آن می توانند از درون آن در ساحل پا بر خشکی گذارند، قسمت تحتانی آنرا بیس نامند. هوری با یک پارو که آنرا غرافه نامند رانده می شود. پارو زن در عقب آن نشسته از سوی دم پارو می زند. این قایق ظرفیت پنج تا شش سر نشین دارد، اگر بر سطح درون آن که نشستگاه سر نشینان است تخته کوبی کنند تا بمانند نیمکت‌هایی برای استفاده مسافران

آماده شود آنرا هوری بانگی گویند. اگر در دریا کولاک و طوفان نباشد، هوری براحتی وبدون بادبان و پرده که شراع نامند بحرکت آید ولی چون طوفان فرا رسد و کولاک برخیزد باید بادبان افراشت. هوری يك بادبان دارد. چون هوری بر اثر طوفان وارونه شود این حالت را غرِف گویند، و اگر با وجود کولاک بدون شراع وارد دریا شود آن حالت را جلب خوانند. پاروی هوری را مجداف گویند و هوری ساز جَلّاف نام دارد.

كَلَكْ

چند تخته چوب چهار گوش بهم بسته‌ئی است که در زیر آن خیکهای آکنده از باد قرار می‌دهند و با مردی که نام پاروی آنست آنرا می‌رانند و جزء قایقهای کوچک است.

جالبوت

جالبوت، جالیبوت و جالبوت گلسی هر سه نام قایق نجاتی است که خود انواع سه گانه دارد :

۱- جالبوت با دگل و شراع وبدون دگل شراع یعنی با بادبان وبدون بادبان .

۲- نوعی مانند بلم که قسمت جلو و عقب آن راست و بلند است .

۳- نوعی ماشوه كوچك که شرح آن خواهد آمد و نوعی قایق نجات كوچكى است که قسمت عقب آن پهن و جلو آن راست است .

این قایقهای نجات در کشتیهای بادبانی بزرگ جادارند و چون

کشتی در دریا لنگر اندازد، با آن بساحل کم عمق آیند و یا بار کشتی را

به ساحل رسانند و یا از ساحل بکشتی برند .

جالبوت ممکن است دارای سکان باشد و ممکن است سکان نداشته باشد. سکان فرمان قایق است که بوسیله آن قایق در جهت باد یا به اراده کشتیبان رانده می شود. شراع یا بادبان پرده پارچه ای است. پهنه بادبان بابرگی و کوچکی جالبوت بستگی دارد، هر قدر باد در دریا شدیدتر و سریعتر باشد بوسعت پهنه بادبان افزوده می شود. بادبان از قطعات جدا از هم ساخته شده و بصورت سه گوشه های جدا گانه بیک چوب بلند گردد که دگل نامیده می شود پیچیده شده است. قطعات بادبان از هم جدا می شوند و باندازه احتیاج باز و بسته می گردند، هر قطعه بادبان را شگه نامند، شگه ها بهم دوخته می شوند. بادبان به دگل فرم که دو چوب و ستون بلند داخل کشتی است آویخته می شود، در جالبوتها ممکن است موتور نصب شود که بهنگام ضرورت باقوه محر که موتور رانده شود .

،اشوه

نوع بزرگ آن برای مسافرت و آمد و رفت و حمل بار بهمه بندرهای ساحلی خلیج فارس در کرانه ایران مورد استفاده است. ساختمان آن شبیه جالبوت است و از دسته قایقهای کوچک است. اگر قسمت عقب آن پهن و جلو آن راست و نوک تیز باشد یکی از انواع جالبوت بشمار می رود .

بلم

مانند جالبوت است. قسمت جلو و عقب آن بلند و راست است ،

اگر بادبان باشد در بنادر نزدیک خلیج فارس سفر می کند و چون موتور در آن نصب شود بلم موتوری است . بلم دارای یک شراع و یک دگل و یک چراغ در شب است .

مُفَّهُ یا قُفَّهُ

در رودخانه های دجله و شط العرب برای بردن مسافر از این سوی رود به آنسو بکار برده می شود، ساختمان آن بشکل دایره و گرد است. از برگ های درخت خرما و چوب تنه آن درخت ساخته می شود و بدنه خارجی آنرا قیر اندود می کنند تا مانع نفوذ آب در آن گردد ، با یک پاروی کوچک که آنرا مردی گویند و قریز هم نامیده می شود رانده می شود.

بَگَارَه

قایقی است که قسمت عقب آن پهن و از قسمت عقب ماشوه بلندتر است و قسمت جلو بطور مایل ساخته می شود. این قایق برای مسافرت های نزدیک در دریا و با بادبان است. در بگاره موتور نیز نصب کنند و با نیروی آن بهنگام ضرورت رانده می شود.

شُوئی

ساختمان شوئی نظیر بگاره و بزرگتر از آنست و در سفرهای کمی دراز و دور از آن استفاده کنند.

۲- جهازات اقیانوس پیما :

بُوم

شکل آن شباهتی با بلم دارد ولی از آن بزرگتر است . سینه آن

بشکل بلم روبه بالا و بلند است و با چوب بشکل مایلی بطول چهار تا پنج متر ساخته می شود بوم اغلب دارای دو دگل است و در دریا بادر نظر گرفتن وضع هوا، با يك بادبان یا دو بادبان حرکت می نماید. گاهی نیز با سه بادبان که یکی از آنها بدون دگل برای راندن اولیه کشتی بکار می رود، حرکت می کند. در زمان ما در آن موتور نصب می کنند و از نیروی موتور برای حرکت آن استفاده می کنند. بوم از خلیج فارس به سواحل افریقا و زنگبار، و ملبار در هندوستان می رود و کالا و سرنشین می برد و می آورد.

بَغْلَه

بغله برای سفرهای دور دست در اقیانوس هند مورد استفاده قرار می گیرد. قسمت عقب آن پهن و سکان یعنی فرمان آن با ماشوه و بلم و بوم فرق دارد، بدین توضیح که سکان ماشوه و بوم در قسمت عقب کشتی که آنرا تفر نامند بطور آزاد قرار دارد، در صورتی که سکان بغله از سوراخی که در قسمت عقب کشتی تعبیه شده و تا سطح کشتی امتداد دارد عبور داده می شود و قسمت زیادی از سکان این کشتی مخصوصاً وقتی که جهاز بار زیاد داشته باشد در زیر آب قرار می گیرد، سکان این جهاز تقریباً شباهتی با کشتی های بخاری امروز دارد. در قسمت سینه بغله در منتهی الیه برآمدگی بلند سینه جهاز شکل سرو گردن طوطی را نشان می دهد که از چوب ساخته شده و بر آن نصب است بطوریکه طوطی سر خود را بر گردانده و بعقب یعنی بدرون جهاز می نگرد.

غُنْجَه

شباہت کاملی با بغله دارد ولی قسمت جلوی آن مانند بلم صاف است و ملحقات و سرطوطی در جلوی آن نصب نمی شود .

بَطِيلُ

نوعی بغله است که دارای علامت سرطوطی نیست .

سُنْبُوكُ

نظیر بغله و بطیل و غنچه است ولی قسمت عقب آن پهن تر و ارتفاع قسمت عقب آن بیشتر است و ساختمان آن طوری است که قسمت فوقانی که شامل سطحه و جایگاه کشتی است از قسمت تحتانی که آنرا بیس گویند درازتر است یعنی قاعده تحتانی کشتی از قاعده فوقانی کوچکتر و کوتاهتر است . این نوع جهاز که سکان آن در گردونه روراخ مانند قرار دارد، در زبان برخی ملاحان خلیج چنبوری نیز نامیده می شود و سوراخی را که سکان جهاز در آن جای گیرد (چنبور) گویند . بغله و سنْبُوكُ و غنچه و بطیل مانند بوم دارای دویاسه بادبان با دَگَل و فرَمَن و چراغ است .

نَاكُوآ

این چهار در هندوستان ساخته می شود و ساختمان آن شبیه سنْبُوكُ است و با آن ذغال چوب از بنادر هندوستان به خلیج فارس آورند .

مَحِيلَه

این جهاز نیز از دسته قایقهای كوچك است و برای تخلیه کشتی -

هائی که در دریا لنگر می‌اندازند و نمی‌توانند بسبب کمی عمق دریا در بندر پهلو گیرند بکار می‌رود. شکل و ساختمان آن مانند بوم و بلم است و دارای بادبان و چراغ است و ممکن است با آن مسافرت‌های نسبتاً دور هم صورت گیرد و ۱۵۰،۰۰۰ کیلو گرم قدرت حمل دارد. بدنهٔ جهازات از چوب ساج یا سای ساخته می‌شود و اگر این جهازات بعلت حوادث از قبیل طوفان و برخورد به صخره‌های دریائی شکسته نشوند، بسبب محکمگی جنس چوب ساج ممکن است تا دو قرن دوام کند.

جهازات هر چند ماه یکبار از آب بر آورده و بر ساحل گذارند و آنرا از جانوران دریائی که به بدنهٔ کشتی می‌چسبند و موجب فرسایش چوب و پوسیدگی آن می‌شوند و آنرا بَصَّارَه گویند پاک می‌کنند و قسمت آبخور کشتی یعنی آن قسمت جهاز را که با آب دریا تماس دارد با تر کیمی از آهک و پیه و روغن ماهی، روغن مالی می‌کنند و کشتی را مرمت می‌نمایند.

قسمت‌های فوقانی کشتی را باروغنی که از جگر کوسه ماهی گیرند و آنرا سل خوانند رنگ آمیزی می‌کنند. ترتیب تهیه روغن سل آنست که پس از شکار کوسه ماهی که جانوری خطرناک و سخت جان و پرزور است و آدمی را با سانی شکار می‌کند و می‌درد و می‌بلعد، جگر آن جانور را در ظرفی آهنین و بزرگ اندازند و در زیر آن آتش افروزند، آنقدر که جگر بتدریج آب شود و آن روغن که از آن فراهم آید روغن سل است که با آن کشتی را رنگ زنند برای آنکه رنگ چوب دگرگون شود، روغن سل را با خاک سرخ مخلوط کنند.

خشانیدن کشتی و روغن مالی و رنگ کاری آنرا دریا نوردان بومی
سب گویند .

چون کشتی سازان جهازات را بسازند، فتیله های پنبه ای را باروغن
کنجد بیالایند و بر آن روغن نار گیل زنند و در درزهای کشتی گذارند
و روی آن را قیر اندود کنند تا درزهای کشتی بسته شود و آب بدرون جهاز
نفوذ نکند .

تعمیر گاه کشتی را گودی گویند .

* * *

اکنون به شناسائی بعضی نامها از ابزار و آلات جهازات و نام بعضی
ستارگان که راهنمای دریا نوردان است می پردازیم :

در جهاز دستگامی وجود دارد که آنرا دوار گویند و چون
بخواهند بادبان برافرازند بکمک این دستگاه شراع را باز کنند و این
دستگاه قادر است که کار چند عمده کشتی را انجام دهد. دستگاه دیگری
در جهاز وجود دارد که آنرا دولاب خوانند و برای بحرکت در آوردن
سکان کشتی است. چون کشتی را بعلت طوفان شدید و یا بهر علت دیگر
از دریا بر گیرند و بخشکی ساحل اندازند، این حالت را گوفال گویند.

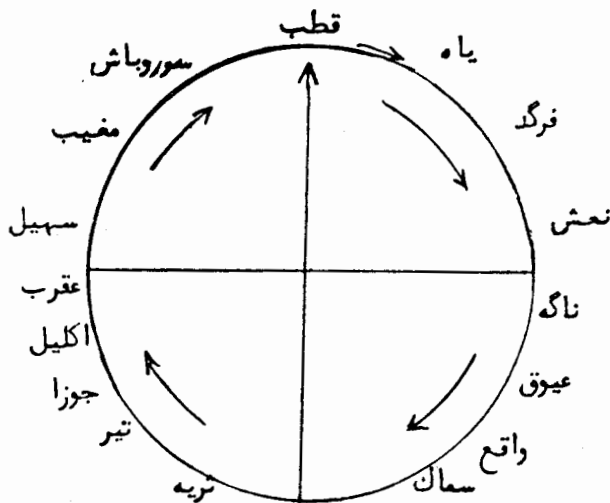
* * *

در خلیج فارس ، شب هنگام ستارگان راهنمای دریا نوردان
و بهترین هادی و راهنما هستند و ناخدایان و کشتیبانها ، بدون مدد
گرفتن از این ستارگان ، ممکن نیست بتوانند در دریای پر طوفان و پر
جزیره و کم عمق و پر صخره ای مانند خلیج فارس کشتی را هدایت کنند .

کشتیان از روی محل و موقع ستارگان و طرز قرار گرفتن آنها در آسمان سکان کشتی را بحرکت می‌آورد، تابصره‌ها نخورد، و از راه منحرف نشود.

ستارگان مشهوری که راهنمای دریانوردان خلیج فارسند عبارتند از:

یاه - فرگد - نعلش - ناگه - عیوق - واقع - سماک - ثریه -
تیر - جوزا - اکلیل - عقرب - سهیل - مغیب - سوروباش - قطب .
دررهنامه‌ها و دفترهای دریانوردی ناخدایان و معلمان دریانوردی
این ستارگان را اینگونه ترسیم کرده‌اند .



از روی این ستاره‌ها است که کشتی رانان خلیج فارس در شبهای تاریک و آبهای تیره جهازات کوچک اندام، کم وسیله و نامجهز خود را از میان صخره ها و گردابها و جزیره ها گذرانده و رهسپار سرزمینهای دور دست افریقا و هندوستان می شوند.^{۳۴}

فصل چهاردهم

بالهجه محلی :

«سردس آسیم پولش ازمو ، يك شوبر مودوشوبرتو

همدم همدم مو یار جاهل دریارومو

يك شوبرته دو شوبر مو

ترجمه بفارسی :

دستبند می‌خریم پولش از من ،

يك شب برای من دوشب برای تو

یار یار من دلبر دریانورد جوان من

شبی برای تو دوشب برای من ،

از يك تصنيف محلی ساحلی در گفتگوی دو هور

سرود ساحل

خلیج فارس از روزگار باستان محل آمد و رفت و اختلاط و ارتباط اقوام متعدد، اعم از سوداگر، و دریا نورد، جنگاور، و ماجراجوی بوده است که سنن و آداب و زبانها و اندیشه‌های گوناگون می‌داشته‌اند. شکست‌ها و پیروزیهای قهری، مهاجرت‌های اجباری و کوچ کردن به سرزمینهای مجاور یا پذیرائی از اقوام فاتحی که بسرزمینهای ساحل-نشینان کوچ می‌کرده‌اند ، فرهنگ و فولکلور و زبان و موسیقی مردم این سرزمین را دستخوش تحولات و تغییرات گوناگونی ساخته‌است. یکی از ارمغان‌های سفر سوداگران و دریا نوردان خلیج فارس که به دورترین دریاها یعنی دریای چین و آفریقا و جاوه و سوماترا و اندونزی

مسافرت می کرده اند، موسیقی، لهجه، آداب و سنن اقوام دور دست بوده است که بسرزمین خود می آورده اند و آنها را اندك اندك شایع می کرده اند.

از نظر زبانشناسی، گروه لهجه های محلی که تا به امروز در سواحل خلیج فارس و جزایر آن بدان گفتگو می شود، آن دسته که در قسمت ساحل شمالی خلیج و در اطراف دجله و کارون رایج است، مانند لهجه های خوزستانی و بهبهانی، پیوند نزدیکی با لهجه های لری و کردی دارد. و آن قسمت که در سرزمین فارس و سواحل آن بدان صحبت می کنند با لهجه شبانکاره ئی و پهلوی ساسانی ارتباط می یابد. لهجه های سواحل مکران با لهجه های بشاگردی و بلوچی مربوط است.

نام مردان و زنان در میناب و اطراف آن مانند زبانهای هند و اروپائی از اشیاء و درختان و حیوانات هم انتخاب می شود، مثلاً آهن را برای نام مرد و چمَل که يك نوع یونجه وحشی است برای نام مرد و کهور که نام درختی است برای مرد و لیتك که نوعی نان نرم است برای نام زن و سی و گِلَشان برای نام زن انتخاب می شود. نام بازیها هم ریشه و همانند نامهای پهلوی است. چند بازی در زبان مینابی چنین است :

بازی دهتولوکا - نوعی عروسك بازی است که از دَهت بمعنی دختر و لولوکا بمعنی برپا ایستاده ترکیب یافته است.

بازی چم بَنَك - بازی قایم موشك بازی است که از چم بمعنی چشم و بَنكا بمعنی بستن آمده است.

بازی در آ - بازی ای شبیه آنچه در لهجه تهرانی آنرا لیلَه بازی گویند .

بازی سَخْ لُوا - بازی با تقلید صدای سگ .

بازی راهرو پَتَنگا - يك بازی محلی در میناب جنوب است .

هنوز بومیان جزیره قشم مسجد را مَزْ گَت یا مَزْ گَد گویند ولی شك نیست که تعداد زیادی کلمات ولغات عربی در درجه اول و افریقائی و هندی و بلوچی در درجه دوم و انگلیسی و پرتغالی و هلندی در درجه سوم در لهجه های این منطقه وجود دارد .

آداب و رسوم متعارف از قبیل آنکه در شب نمك و شیراز خانه بیرون نبرند، اگر کمی پیش از غروب آفتاب کسی در خانه دیگری باشد باید شام را در آن خانه بخورد ، احترام به پاکی آتش و دست زدن بر روی خاکستر گرم بازمانده از آتش اجاق یا تنور در موقع اداء سوگند، آب و گلاب پاشیدن بر گور مردگان، و آراستن و شمع و چراغ و گل و سبزه گذاشتن بر آرامگاه نوجوانان ، و شمع افروختن در زیارتگاهها، و دخیل بستن بر درختان و دستمال آویختن بر آنها، سفره آرائی و بدریا ریختن بازمانده غذاها، گرامی داشتن جانوران اهلی و درختان، تهیه آب و آبدانها بر سر راهها و جاده ها، دست بآسمان برداشتن و از آسمانها مدد خواستن و به ستارگان سوگند خوردن، گشاده روئی و مهمان نوازی و ادب و ساده دلی هنوز در میان ساحل نشینان خلیج رواج دارد .

شاید رقص زارنگ و زارنگی گیری بازمانده عادات سیاهان ساحل

خلیج فارس باشد و آن رقص بدینگونه است که (مخصوصاً در بندر لنگه و بندر عباس) بعد از غروب آفتاب سیاهان و برخی سفید پوستان در میدانی جمع می‌شوند و با آهنگی ساحلی که مخلوط به کلمات افریقائی است به پایکوبی برمی‌خیزند و آنقدر می‌رقصند تا یکی از آنها از خود بی خود شود و کف بر دهان آرد و از پا افتد، در آن حال او را نظر کرده غیب می‌دانند و او را شفا یافته خوانند و آنچه از اوست متبرک‌شناسند. آفتاب و مهتاب، دریا، ماهی، کوه، گل و سبزه، درخت و جوی ورود، چشمه‌سار، درخت نخل، پرندگان و بزه‌ها، دود و آتش، باران و آبدان و آبگیر در نزد ساحل‌نشینان ارجمند و گرامی است. دریا-نوردان و جاشوان در حرکت کشتی و در پارو زنی و بهنگام بارگیری و بوقت تخلیه بار از کشتی، سرودهای مخصوص دارند که ریتم و آهنگ آن قدیمی و مخلوطی از موسیقی ساحل، توام با آهنگهای هندی و عربی و افریقائی است.

دوبیتی‌ها و مثلها در لجه‌های ساحل‌نشینان بسیار لطیف و دلکش است و آوازهای محلی به همراهی سازهای بومی که بتدریج از بین می‌روند خوانده می‌شود.

سوز عشق، غم یتیمی، درد ورنج فقیری، ناسازگاری روزگار امیددراز و انتظار برای بازگشت مسافر، درد پیری و گرفتاری جوانی، ترس از ستمگر و امید به رهایی از ظلم، در ترانه‌های محلی همه نقاط خلیج فارس منعکس است.

از سازهای محلی که اکنون بجای مانده است یکی گبوس است

که سازی نیمه عربی و نیمه ایرانی و دیگری نَانبَنگ که از دسته سازهای بادی ایرانی است.

بتدریج زبان فارسی لهجه‌های محلی و شعر و موسیقی که از رادیو پخش می‌شود، جای سرود و آوای بومی را گرفته و شاید چند سالی نباید که بازمانده سرودهای قدیمی این منطقه از بین برود.

فصل پانزدهم

امید به آینده

اکنون که به فصل آخر کتاب رسیده ایم ، و دورنمایی از گذشته‌های دور کرانه‌ها و جزیره‌های خلیج فارس و دریای عمان را دیده‌ایم و کانها و نعمتها و ماهیان این دریارا تا اندازه‌ای شناخته‌ایم، شاید تعجب نکنیم که چرا این منطقه در چنگال فقر و بدبختی و نومیدی و فراموشی افتاده است و با همه باروری و پر استعدادی و کانها و نفت و راههای دریائی، آنهمه عقب ماندگی و فرسودگی این مناطق را فرا گرفته است.

نباید از نظر دور بداریم که خلیج فارس، بخصوص در زمان ما، با توجه به پیشرفت علم و صنعت و سهولت بهره برداری از وسائل ارتباطی و صنعتی، جای آباد ناشدنی نیست و سرتاسر سواحل این خلیج پر-

برکت بایک کوشش چهارپنج ساله یا ده ساله، آباد و پربرکت و قابل سکونت خواهد شد.

ضروری تر از هر چیز برای شهرها و روستاهای ساحل خلیج فارس و دریای عمان و جزیره های آن آب آشامیدنی و زراعتی است. امروز به آسانی آب دریا را می توان شیرین کرده و به مصرف زراعت و نوشیدن رسانید، از آن گذشته، بیشتر نقاط خلیج آماده است که در آن چاههایی با عمق کم حفر شود و رفع نیاز ساکنین آن گردد.

راه اگر مهمتر از آب برای آبادانی خلیج و رفاه ساحل نشینان نباشد، کم اهمیت تر از آن نیست. ایجاد یک راه وسیع و اساسی سرتاسری که ساحل خوزستان را به ساحل فارس و مکران پیوندد و وسایل آمدورفت جدید در این راه به آمدورفت پردازد، و تأسیس یک شبکه جاده های ارتباطی که دست کم بنادر مهم را بداخله کشور مربوط سازد، چاره این درد است و کار ناشدنی و چندان پرخرجی هم نیست. تغییراتی در مقررات گمرکی و اتخاذ تدبیرهای عاقلانه برای بازگشت مهاجرین، و مردمی که از این دیار رخت بر بسته اند و به سواحل جنوبی خلیج فارس رفته اند، گماردن مأمورین دلسوز و مدبر و آزموده و تأسیسات فلاحتی و فرهنگی و بهداشتی و کشتی رانی، هر قدر هم کم و ساده و ابتدائی باشد، بنادر و جزایر این دریای کهن را آباد، و در راه ترقی و پیشرفت خواهد انداخت.

اگر جوانها همت کنند، و مانند اروپائینی که در آغاز قرن بیستم میلادی در تلاش زندگی بهتر و زمین بارورتر، سرزمینهای دست نخورده را باز می شناختند، و بادلیری و قهرمانی و توکل بر سرزمینهای دور دست

روی می‌نهادند و در سایه‌کار و کوشش زمینی را آباد و خود را ثروتمند می‌ساختند، بدین سرزمینهای فراموش شده ساحل خلیج فارس و جزایر آن روی برند، و بکار آبادانی پردازند و از آنهمه نیرو و استعداد طبیعی و کانی و دریائی بهره بر گیرند، دیری نخواهد گذشت که سواحل خلیج فارس اعتبار و رونق گذشته خود را اندک اندک باز خواهد یافت.

راهسازی، بهره‌برداری از کانها، تهیه آب و کارهای کشاورزی با وسایل مکانیزه جدید، استفاده از اصول علمی به همراه پشتکار و همت می‌تواند سرزمینهای غیر مسکون و بیابانی و سخت این خلیج را بارور سازد، آن چنانکه ثروتمندان این منطقه را از گشت و گذار زمستانی در جنوب اروپا و سواحل مدیترانه بی‌نیاز سازد، و آنان بتوانند آسانتر و بهتر و نزدیکتر و کم‌خرج‌تر استراحتگاه‌های زمستانی و معتدل و آرام داشته باشند.

بازرگانی، کشاورزی، دریانوردی و بهره‌برداری از کانها و استفاده از ماهیگیری و نعمت‌های دریا، خود منبع سودها و لطف‌ها و آبادانی‌ها است، امید است که در آینده همت و دلسوزی و پشتکار بیشتری صرف آبادانی منطقه خلیج فارس شود.

پایان

فهرست بعضی مأخذ

۱. نگاه کنید به کتاب (عجائب الهند بره و بحر و جزائر) چاپ لیدن ۱۸۸۶ صفحه ۴۸ .
۲. Sinus Persicus و Persicus Sinus نگاه کنید به کتاب:
A History of ancient Geography , vol . 2, map of the
World , P . 578
۳. «حدود العالم من المشرق الى المغرب» چاپ لنینگراد نسخه عکسی
باهتمام بارتولد و چاپ تهران باهتمام دکتر منوچهر ستوده ۱۳۴۰ ه. ش و
طبع تهران باهتمام سید جلال الدین تهرانی .
۴. نگاه کنید به سخنرانی دکتر احمد مستوفی در سمینار خلیج فارس (کتاب
سمینار خلیج فارس چاپ ۱۳۴۲ جلد نخستین).
۵. نگاه کنید به سخنرانی دکتر مسعود کیهان در سمینار خلیج فارس (کتاب
سمینار خلیج فارس چاپ ۱۳۴۲ جلد نخستین).
۶. تاریخ تمدن تألیف ویل دورانت ترجمه فارسی بخش اول چاپ
تهران ۱۳۳۷ شمسی.
۷. Nar Marratu نگاه کنید به :
Atlas Historique l'antiquité , Carte II , Presses Universitaire
Paris. 1955.
- ۸ و ۹ و ۱۰. رجوع شود به کتاب تاریخ تمدن تألیف ویل دورانت ترجمه

- فارسی چاپ تهران ذیل سومر- اکد- عیلام و بابل و به کتاب تاریخ ایران تألیف سرپرسی سایکس ترجمه فخرداعی گیلانی جلد اول چاپ تهران ۱۳۳۵.
۱۱. رجوع شود به مقاله (سفر دریایی نثارخ در سواحل عمان و خلیج فارس) بقلم دکتر احمد مستوفی- مجله دانشکده ادبیات جلد سوم شماره چهارم و به کتاب Arriani, Anabasis et India etc Paris 1865.
۱۲. رجوع کنید به کتاب ایران در زمان ساسانیان تألیف آرتور کریستنسن ترجمه فارسی رشید یاسمی چاپ دوم تهران ابن سینا و نگاه کنید به کتاب تاریخ تمدن ویل دورانت چاپ تهران ترجمه بفارسی ذیل ایران.
- ۱۳ و ۱۴. رجوع شود به مجله فرهنگ جهان نو شماره های ۸ و ۹ سال اول مقاله (جنبش بردگان جنوب) بقلم علینقی منزوی.
۱۵. نگاه کنید به دائرة المعارف اسلامی ذیل کلمه (الزنج) و Encyclopedi de l' Islame, 1927 Paris. (Zanj)
۱۶. مطالعه کنید دائرة المعارف اسلامی ذیل کلمه (الجنائی) و (قراطمه) و نگاه کنید به (KARMAT) Encyclopedi de l' Islame, 1927 Paris.
- و سفرنامه ابومعین حمیدالدین ناصر بن خسرو قبادیانی مروزی تصحیح دبیر سابق چاپ تهران ۱۳۳۵.
۱۷. رجوع شود به کتاب دریا نوردی عرب در دریای هند تألیف جرج ف. حورانی ترجمه دکتر محمد مقدم چاپ تهران فرانکلین ۱۳۳۸ شمسی و کتاب احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم چاپ لیدن ۱۹۰۶ و سخنرانی احمد مدنی در سمینار خلیج فارس (کتاب سمینار خلیج فارس چاپ تهران ۱۳۴۲ جلد دوم) و کتاب مسالك الممالك اصطخری بنگاه ترجمه و نشر کتاب با اهتمام ایرج افشار.
۱۸. Voyage du Merchand Arabe Sulyman en Inde et Chine, Redige en 851, Gabriel Ferrand, 1922 Paris.
- (چون کتاب سلیمان سیرافی بزبان عربی نوشته شده مترجم فرانسوی تصور کرده است که سلیمان سیرافی عرب بوده است.)

- و نگاه کنید به کتاب شگفتی‌های جهان باستان که ترجمه ناقصی از متن فرانسوی کتاب بالاست تهران گوتمبرگ ۱۳۲۵.
۱۹. جهانگردی مارکو پولو تألیف ش. ویکتور، ترجمه به فارسی چاپ تهران گوتمبرگ ۱۳۲۵.
۲۰. سفرنامه سلیمان سیرافی و ابوزید حسن سیرافی مذکور در شماره ۱۸ این فهرست را مطالعه کنید.
۲۱. سفرنامه مارکو پولو و نیز و ترجمه فارسی مذکور در شماره ۱۹ این فهرست.
۲۲. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی تألیف گی. لسترانج ترجمه محمود عرفان به فارسی چاپ تهران ۱۳۳۷ بنگاه ترجمه و نشر کتاب و نگاه کنید به مسالك الممالك اصطخری مذکور در شماره ۱۷ این فهرست و کتاب احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم مذکور در همان شماره.
۲۳. رجوع شو به کتاب تاریخ روابط سیاسی ایران و اروپا در زمان صفویه تألیف نصرالله فلسفی چاپ تهران و کتاب زندگانی شاه عباس تألیف نصرالله فلسفی چاپ تهران و کتاب عالم آرای عباسی تألیف اسکندر بیگ ترکمان تصحیح ایرج افشار چاپ تهران و کتاب سفرنامه ابن بطوطه ترجمه محمد علی موحد چاپ بنگاه ترجمه و نشر کتاب تهران ۱۳۳۸ شمسی.
۲۴. تاریخ روابط سیاسی ایران و اروپا در زمان صفویه تألیف نصرالله فلسفی.
۲۵. سخنرانی گیرشمن در سمینار خلیج فارس (کتاب سمینار خلیج فارس) جلد دوم چاپ تهران و کتاب دریتیم خلیج یا جزیره خارك تألیف جلال آل احمد چاپ تهران ۱۳۳۷.
۲۶. رجوع شود به کتاب خلیج فارس ارنولد ویلسن ترجمه فارسی محمد سعیدی چاپ تهران ۱۳۱۰ شمسی و دائرة المعارف اسلامی بزبان فرانسوی ذیل کلمه LAR بقلم پروفیسور ولادیمیر منیورسکی و مقاله «سفر سرانندی» بقلم ایرج افشار در مجله ینما شماره‌های ۱۶۲ و ۱۶۴ سال ۱۳۴۰ و سفرنامه ژان

باپتیست ، تاورنیه چاپ اصفهان ۱۳۳۶ و سفرنامه شوالیه شاردن چاپ
امیرکبیر تهران ۱۳۳۶ .

Neutral Zone. ۲۷

۲۸ . رجوع شود به سخنرانی دکتر محمدعلی جناب در سمینار خلیج
فارس (کتاب سمینار خلیج فارس جلد نخستین چاپ تهران ۱۳۴۲)
۲۹ . رجوع شود به سخنرانی سرتیپ حسینعلی رزم آراء در سمینار
خلیج فارس (کتاب سمینار خلیج فارس جلد نخستین چاپ تهران ۱۳۴۲)
۳۰ . رجوع شود به سخنرانی سلطانعلی سلطاننیه بهبهانی در سمینار
خلیج فارس (کتاب سمینار خلیج فارس ، جلد نخستین، چاپ تهران ۱۳۴۲)
۳۱ . رجوع شود به سخنرانی دکتر محسن عزیزی در سمینار خلیج فارس
(کتاب سمینار خلیج فارس جلد دوم چاپ تهران ۱۳۴۲) و نگاه کنید به کتاب
خلیج فارس تألیف سرارنولد ویلسن ترجمه محمدسعیدی چاپ تهران ۱۳۱۰
شمسی ومقاله نکته‌بی چند درباره بحرین بقلم محیط طباطبائی - نشریه وزارت
امور خارجه ایران دوره دوم شماره دهم و سخنرانی محمدتقی مصطفوی در
سمینار خلیج فارس (کتاب سمینار خلیج فارس جلد دوم) و سخنرانی محیط
طباطبائی در سمینار خلیج فارس (جلد اول) و کتاب مفاتیح الادب فی تواریخ -
العرب تألیف محمدعلی سدیدالسلطنه بندرعباسی چاپ سنگی تهران بامقدمه
ذکاء الملك فروغی و کتاب «بحرین»، حقوق هزار وهفتصد ساله ایران تألیف
استاد سعید نفیسی چاپ تهران - طهوری - و کتاب مسأله جزایر بحرین بزبان
فرانسوی la question de l'iles Bahrein تألیف دکتر تاجبخش چاپ
پاریس ۱۹۶۰ .

۳۲ . رجوع شود به کتاب پنجاه سال نفت تألیف مصطفی فاتح چاپ
تهران ۱۳۳۵ شمسی و نگاه کنید به کتاب

J.J.BERREBi Golfe Persique, Payot , Paris 1959.

و سخنرانی دکتر جمشید بهنام در سمینار خلیج فارس (جلد دوم کتاب سمینار

خلیج فارس چاپ تهران ۱۳۴۲).

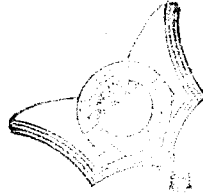
۳۳. رجوع شود به سخنرانی مرحوم سرلشکر مقتدر در سمینار خلیج

فارس. (جلد دوم کتاب سمینار خلیج فارس چاپ تهران ۱۳۴۲) و کتاب بندرعباس

و خلیج فارس چاپ تهران ۱۳۴۲ ابن سینا .

۳۴. رجوع شود به کتاب دریا نوردی عرب در دریای هند، مذکور در

شماره ۱۷ این فهرست .



کتابخانه تخصصی ایالت
۱۳۷۶